ПО ВОСТОЧНОЙ БУХАРѢ

и

ПАМИРУ.

А. К. Разгоновъ.

Подъ редакціей Окружнаго Генералъ-Квартирмейстера.

ТАШКЕНТЪ.
Изданіе Штаба Туркестанскаго военнаго Округа.
1910.

Не подлежитъ оглашенію.

ПО ВОСТОЧНОЙ БУХАРѢ
И
ПАМИРУ.

А. К. Разгоновъ.

Подъ редакціей Окружнаго Генералъ-Квартирмейстера.

ТАШКЕНТЪ.
Изданіе Штаба Туркестанскаго военнаго Округа.
1910.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

VII. ВОСТОЧНАЯ БУХАРА И ПАМИРЫ, КАКЪ ТЕАТРЪ ВОЕННЫХЪ ДѢЙСТВIЙ.

ПРИЛОЖЕНIЯ:

1. Развѣдка рѣки Пянджа.
2. Развѣдка пути Кала-и-Хумбъ-Зыгаръ—перевалъ Вальвалякъ—к. Грингъ-Шагонъ-Хирманджау-Кулябъ-Богоракъ-Чубекъ-Сарай-Айваджъ.
3. Краткое описанiе пути г. Скобелевъ—постъ Хорогъ (Памиръ) по участкамъ:

а) Скобелевъ—Дараутъ-Курганъ (Алайская долина).

б) Урочище Дараутъ-Курганъ — кишлакъ Ачикъ-Алма (по рѣкѣ Кизылъ-Су.

в) к. Ачикъ-Алма перевалъ Гардани-Кафтаръ—кишлакъ Лянгаръ—(изъ долины рѣки Кизылъ-Су въ долину рѣки Хингоу).

г) к. Лянгаръ—перевалъ Курговади—кишлакъ Курговади—(изъ долины рѣки Хингоу въ долину рѣки Пянджа),

д) к. Курговади-Рохаръ-перевалъ Гушхонъ—перевалъ Одуди—к. Кала-и-Вамаръ—постъ Хорогъ—(путь вдоль Пянджа съ небольшимъ уклоненiемъ).

Примѣчанiе. При чтенiи настоящей брошюры слѣдуетъ пользоваться картой Турк. воен. Округа 10 в. въ 1 д. Изд. Воен.-Топогр. Отд. Шт. Турк. воен. Округа.

Предисловіе.

При составленіи предлагаемаго труда мнѣ хотѣлось дать въ краткой повѣствовательной формѣ картину той обстановки, въ которую попадутъ войска на походѣ въ горной Бухарѣ и на Памирѣ.

Всѣ свѣдѣнія нужныя для войскъ, имѣющія практическій характеръ, помѣщены въ приложеніяхъ. Желаніе придать каждому отдѣлу полную законченность, чтобы имъ можно было пользоваться, какъ отдѣльной выпиской, не справляясь по всей книгѣ, вызвало во многихъ мѣстахъ повторенія уже изложеннаго выше.

Выводы мои опираются, главнымъ образомъ, на то, что можно было видѣть собственными глазами.

Большое разстояніе, которое необходимо было пройти въ одно лѣто (въ теченіе $3^1/_2$ мѣсяцевъ пройдено около 1800 верстъ), не давало возможности останавливаться подолгу для болѣе детальнаго изученія раіона, почему прошу не осудить меня за недостатокъ многихъ свѣдѣній: приходилось работать исключительно на конѣ.

Никто не можетъ прозрѣть въ будущее и предсказать событія, почему и изученіе военной обстановки нашихъ отдаленныхъ и труднодоступныхъ театровъ должно, не останавливаясь, идти впередъ.

Если своей работой мнѣ удастся принести хоть маленькую пользу, я буду глубоко благодаренъ судьбѣ.

А. Разгоновъ.

19 Мая 1909 года.
г. Ташкентъ

По восточной Бухарѣ и Памиру.

I. ВСТУПЛЕНІЕ

Цѣль поѣздки и выборъ маршрута отъ Скобелева на Памиръ.

Главной цѣлью моей командировки въ 1907 году на Памиръ къ верховьямъ Пянджа—былъ сборъ свѣдѣній объ этой рѣкѣ.

Отъ Скобелева на Памиръ можно проѣхать по тремъ направленіямъ:

Самый торный и наѣзженный путь, путь нашего Памирскаго отряда, идетъ отъ г. Оша на Гульчу, перевалъ Талдыкъ, урочище Сары-Ташъ (Алайская долина)—перевалъ Кизылъ-артъ—озеро Кара-Куль къ посту Памирскому. Путь этотъ выводитъ на восточный Памиръ.

Самый прямой и кратчайшій путь отъ Скобелева въ центръ Памира идетъ близко къ меридіану прямо на югъ на перевалъ Тенгизъ-бай въ Алайскую долину, затѣмъ на ур. Алтынъ-Мазаръ (Кутасъ-Кущты) устье рѣки Кумышъ-Джилга—устье р. Зулумъ-артъ—руч. Якъ-булакъ—урочище Кокъ-Джаръ—Кудара к. Ташъ-Курганъ—к. Сарезъ—перевалъ Марджанай—озеро Яшиль-Куль.*)

---

*) Въ 1908 году, [illegible] Генеральнаго Штаба Капитанъ Романовскій проѣхалъ отъ Алайской долины до Яшиль-Куля по пути: Дараутъ-Курганъ—Алтынъ-Мазаръ-Уй—Тугай—Тахта-Корумъ—Кокъ-джаръ—Кара-Булакъ—Серезъ-Марджанай—Яшиль-Куль.

Движеніе на Памиръ черезъ Дарвазъ давало возможность освѣтить вопросъ о связи Памира съ восточной Бухарой.*)

ПОДГОТОВКА.

Подготовка къ поѣздкѣ ввиду продолжительности и трудности ея требовала особой осмотрительности и вниманія.

Въ общемъ она выразилась: а) въ изученіи раіона движенія б) въ получкѣ картъ и научныхъ инструментовъ, в) въ получкѣ денегъ и размѣнѣ ихъ на звонкую монету, г) въ полученіи конвоя и наймѣ переводчика, д) въ снабженіи конвоя всѣмъ необходимымъ, е) въ пріобрѣтеніи разныхъ вещей, необходимыхъ на походѣ, продовольствія и ж) въ покупкѣ лошадей.

Что касается вопроса о снабженіи партіи въ пути всѣмъ необходимымъ, то по тѣмъ свѣдѣніямъ, которыя удалось собрать, какъ изъ описаній прежнихъ поѣздокъ, такъ и по разсказамъ нѣкоторыхъ лицъ бывавшихъ въ Дарвазѣ и на Памирѣ, можно было придти къ не совсѣмъ утѣшительному выводу: надо было везти съ собой почти все; на мѣстѣ можно было разсчитывать лишь на мясо и подножный кормъ. Хлѣбъ и крупу можно было достать не вездѣ, даже и для маленькой партіи.

Относительно всего остального, не говоря уже о какихъ-либо вещахъ, нужныхъ въ путешествіи, какъ напримѣръ, подковы, подпруги какіе-либо инструменты, посуда и т. п., то ни-

*) Обратный путь предполагалось совершить внизъ по Пянджу и Аму-Дарьѣ на Термезъ, что и было приведено въ исполненіе.

Путь этотъ, не смотря на свою краткость, настолько дикъ и труденъ, что для постоянныхъ сношеній ему пришлось предпочесть болѣе кружную дорогу на Ошъ мимо озера Кара-Куля.

Третьимъ направленіемъ, по которому можно проникнуть на Памиръ является сѣверо-западное —путь вверхъ по Пянджу со стороны бухарскаго Дарваза.

На этомъ направленіи особый интересъ представлялъ малоизслѣдованный горный массивъ къ сѣверу отъ мѣста слiянія Ванча съ Пянджемъ въ углу, образуемомъ этими рѣками *)

Это направленіе и было избрано для моей поѣздки. Оставалось выработать хотя въ общихъ чертахъ маршрутъ, что было предоставлено моему усмотрѣнію.

Ознакомившись по имѣющейся литературѣ съ раіономъ предстоящаго движенія, я намѣтилъ себѣ такой путь: Скобелевъ—перевалъ Тенгизъбай—урочище Дараутъ-Курганъ--кишлакъ Ачикъ-Алма—к. Ляхишъ—перевалъ Гардани Кафтаръ—кишлакъ Лянгаръ—вверхъ по долинѣ рѣки Хингоу. Отсюда предполагалось проникнуть въ долину Пянджа или Ванча какимъ либо новымъ, еще не пройденнымъ переваломъ Курго, вади, Пшихарви или Бунаи. Изъ долины Ванча дальнѣйшій маршрутъ шелъ на перевалы Гушхонъ, Одуди—кишлакъ Кала-и-Вамаръ и постъ Хорогъ.

*) Интересъ этого угла, заполненнаго горами, заключается въ его положеніи на путахъ изъ верховьевъ бассейна рѣки Хингоу въ долину рѣкъ Панджа и Ванча. Здѣсь имѣется нѣсколько переваловъ, о качествахъ которыхъ никакихъ свѣдѣній не имѣлось. Перевалы эти, ближайшіе къ устью рѣки Ванча, Курговади, Пшихарви и Бунаи. Между перевалами Пшихарви и Бунаи горы такъ дики и недоступны, что никакихъ проходовъ на этомъ участкѣ черезъ нихъ нѣтъ.

чего этого достать было нельзя, такъ какъ никакихъ базаровъ и никакой вообще денежной торговли на всемъ намѣченномъ направленіи не существуетъ, а населеніе настолько бѣдно, что еле поддерживаетъ свое собственное существованіе, вырабатывая все нужное для себя на мѣстѣ и лишь въ самомъ необходимомъ количествѣ. Пришлось снаряжаться во всю.

Военно-топографическій отдѣлъ Штаба снабдилъ меня картами, а обсерваторія—необходимыми инструментами для опредѣленія высотъ (2 анероида и гипсотермометръ) и повѣрки часовъ (кольцо Глазенапа), кромѣ того мною было взято съ собой два термометра и компасъ, вывѣренные на обсерваторіи-же.

Деньги необходимо было имѣть въ звонкой монетѣ, что при размѣнѣ болѣе тысячи рублей представило очень серьезный грузъ.

Для денегъ понадобилось купить небольшой деревянный сундучекъ и грузить его на крѣпкую лошадь наверху небольшого вьюка.

Бухарскаго серебра я съ собой не бралъ и всю поѣздку сдѣлалъ съ русскими деньгами, хотя некультурное населеніе глухихъ ущелій восточной Бухары не имѣетъ о нихъ никакого понятія. Расчитываться приходилось или съ помощью бухарскихъ чиновниковъ или людей, побывавшихъ на заработкахъ въ нашей Ферганѣ, каковыхъ можно найти почти во всякомъ кишлакѣ.

Населеніе Дарваза въ массѣ, повидимому, вообще не знаетъ денегъ, даже и бухарскихъ, оно такъ ужасно бѣдно, что денегъ, какъ говорятъ, нѣтъ ни у кого, а торговля замѣняется простымъ обмѣномъ.

Въ конвой мнѣ были даны два казака и 3 конно-охотника. Такой смѣшанный конвой мнѣ хотѣлось имѣть для того, чтобы вызвать у людей взаимное соревнованіе въ службѣ на походѣ

Переводчикомъ былъ студентъ Петербургскаго университета Павелъ Васильевичъ Хоревъ, котораго влекла за мной страсть къ путешествіямъ и желаніе собрать энтомологическія коллекціи для академіи наукъ, что онъ и исполнилъ. Хоревъ, уроженецъ Ферганы, зналъ только узбекское нарѣчіе, почему при слѣдованіи по Дарвазу и Памиру приходилось прибѣгать къ двойному переводу, пользуясь туземцами, знавшими узбекскій языкъ, каковые встрѣчались почти вездѣ, особенно между администраціей.

Снабженіе конвоя теплой одеждой и необходимыми вещами было сдѣлано въ частяхъ, мнѣ-же приходилось лишь разрѣшить вопросъ о необходимомъ количествѣ и видѣ продовольствія, которое надо было взять съ собой.

Послѣдніе дни передъ отъѣздомъ мы съ Хоревымъ провели въ непрерывныхъ хлопотахъ по закупкѣ всякихъ необходимыхъ вещей для поѣздки, какъ для всей партіи, такъ и для себя лично. Забыть ничего нельзя было, это сказалось-бы въ пути, гдѣ часто отсутствіе на первый взглядъ какой нибудь малозначущей вещи можетъ создать много затрудненій. Надо было все обдумать и ничего не забыть: до послѣдняго приколыша къ палаткѣ, котелка, кухоннаго ножа, подарковъ, фонаря, аркана для вьюка, іодоформа для заживленія сбитыхъ спинъ, крючковъ для ловли рыбы, сѣтки отъ комаровъ, доски для рубки мяса, проволоки для починки вьючныхъ сѣделъ и яхтановъ и т. п. и т. п

Списокъ самыхъ необходимыхъ вещей былъ просто безконеченъ. И все это должно было быть легко, крѣпко и укладисто.

Послѣднимъ актомъ подготовки къ пути *была закупка лошадей, которая была произведена* нами въ Скобелевѣ и с. Учъ-Курганѣ въ 30 верстахъ къ югу отъ Скобелева у подножія Алайскаго хребта. Выборъ лошадей требовалъ большой осмотрительности, такъ какъ замѣна ихъ во время поѣздки во многихъ мѣстахъ была невозможна. Нужно было купить пять вьючныхъ лошадей и 3 верховыхъ.

*Не найдя до 20 іюня указаннаго числа под*ходящихъ лошадей въ Скобелевѣ, я рѣшилъ все-же выступить изъ Скобелева 20-го, какъ было намѣчено и сдѣлать переходъ въ Учъ-Курганъ, гдѣ и закончить окончательное формированіе и снабженіе партіи. Въ смыслѣ покупки лошадей Учъ Курганъ имѣлъ тѣ преимущества, что тамъ можно было расчитывать на пріобрѣтеніе *горныхъ лошадей, каковыхъ въ Скобелевѣ*, какъ это ни странно, на конномъ базарѣ почти не было видно.

Дорога до Учъ-Кургана отличная—колесная, пользуясь чѣмъ, часть вещей за отсутствіемъ полнаго числа потребныхъ вьючныхъ лошадей рѣшили перевезти до Учъ-Кургана на арбѣ. Ковка купленныхъ лошадей и послѣдніе мелкіе *хлопоты задержали насъ въ Скобелевѣ настолько*, что на нихъ пришлось потратить и часть 20 го.*)

*) Ковка во время продолжительной поѣздки имѣетъ первостепенное значеніе, на не приходилось обращать самое серьезное вниманіе. Не менѣе важный вопросъ и сохраненіе спинъ лошадей. Для облегченія вьючныхъ лошадей подъ зно имѣть *вьючныя сѣдла* **разныхъ** *системъ, чтобы въ случаѣ набива* спины однимъ сѣдломъ его можно было замѣнить другимъ, прилегающимъ къ спинѣ коня иными частями.

Около 6 часовъ дня мы собрались къ выступленію.

Большой дисгармоніей наружнаго вида нашего маленькаго отряда, собиравшагося въ путь въ далекія горы, являлась нагруженная арба, съ которой мы однако распрощались на другой же день, перейдя отъ Учъ-Кургана, по закупкѣ всѣхъ лошадей, на вьюки. Какъ легко себя чувствуешь, имѣя вьючный обозъ, можно понять только тогда, когда придется именно отъ колесъ перейти на вьюки. Особенно это должно быть замѣтно, если лошади хороши, втянуты, все пригнано, люди сноровисты, движеніе совершается въ порядкѣ и т. д. Все это достигается однако только практикой.

Глядя на насъ при выступленіи можно было усумниться въ успѣхѣ нашего предпріятія.

Около 7 часовъ вечера 20 іюня партія выступила изъ Скобелева на югъ къ Учь-Кургану. Прошли улицы города, вытянулись на окраину... Стало смеркаться и скоро совсѣмъ стемнѣло. Только желаніе выступить непремѣнно въ намѣченный срокъ заставило меня сдѣлать первый переходъ ночной. Онъ былъ, какъ первый, и однимъ изъ самыхъ трудныхъ

Черезъ нѣсколько верстъ пути по ровной и отличной дорогѣ невтянутыя въ работу вьючныя лошади начали ложиться Первые терніи! Невольно мелькала мысль,—что же будетъ дальше? Дальше было неизмѣримо труднѣе, но уже и люди и лошади были другіе!

Послѣ 5 часовъ непрерывнаго движенія къ 12 часамъ ночи, пройдя всего около 15 верстъ, мы добрались, наконецъ, до маленькаго кишлачка Муюна. Лошади были измучены, почему здѣсь

рѣшено было остановиться до разсвѣта у придорожной „чай-ханы".

Пріятно при поѣздкахъ по Туркестану увидѣть ночью привѣтливый огонекъ „чай-ханы". Двѣ—три распряженныхъ арбы, 2—3 коня подъ сѣдломъ стоятъ на улицѣ; нѣсколько человѣкъ туземцевъ виднѣются внутри, подъ навѣсомъ, за чашечками чая; услужливый „самоварчи" хлопочетъ за самоваромъ и то и дѣло подаетъ посѣтителямъ то чайники съ чаемъ, то лепешки. Хочется къ свѣту. Влазишь подъ навѣсъ, располагаешься на мягкой кошмѣ по туземному и принимаешься за чай... Муюнъ въ этомъ отношеніи не оправдалъ нашихъ надеждъ, вода въ самоварѣ была такъ мутна, какъ самое густое кофе (кажется вслѣдствіе дождей, прошедшихъ въ горахъ), пить ее безъ крайней необходимости было невозможно и пришлось отказаться отъ удовольствія выпить чаю.

Поставили на выстойку лошадей. Поѣли лепешекъ. Клонило ко сну... и какъ всегда въ такомъ состояніи стало знобить. Отдавъ всѣ распоряженія, я завернулся въ бурку и прикурнулъ на кошмѣ рядомъ со своимъ спутникомъ —студентомъ.

На зарѣ насъ долженъ былъ всѣхъ разбудить одинъ изъ нижнихъ чиновъ конвоя, назначенный на ночь дневальнымъ для выкормки коней и надзора за всѣмъ имуществомъ.

Утреній холодокъ разбудилъ насъ вмѣсто дневальнаго. Разсвѣло, но солнце было еще подъ горизонтомъ. Нѣсколько человѣкъ таджиковъ, ежась отъ холода, въ своихъ ветхихъ и легкихъ халатахъ уже сидѣли въ чай-ханэ, до зари привлеченные сюда любопытствомъ—поглазѣть на проѣзжихъ русскихъ. Тронулись далѣе.

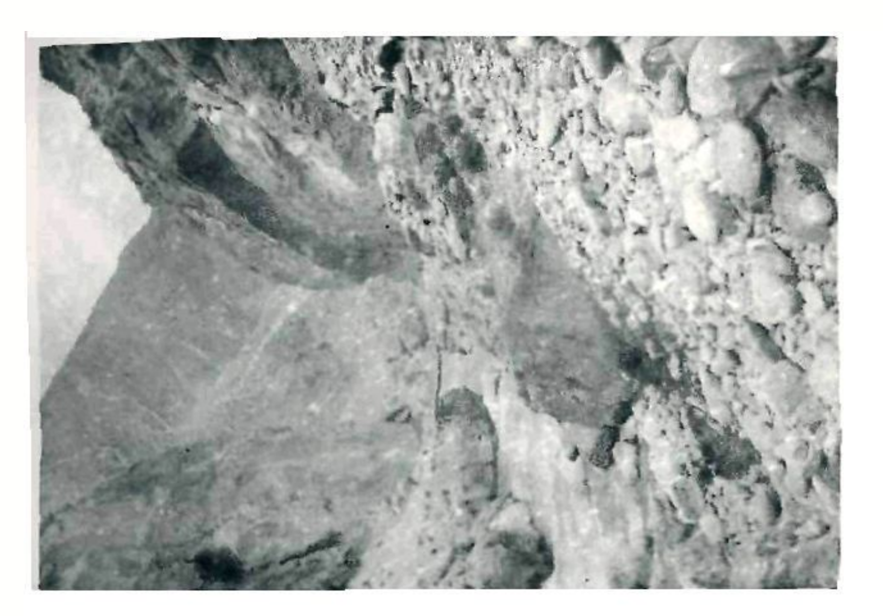


Рис. № 1. Одинъ изъ мостовъ черезъ рѣку Исфайрамъ въ Алайскомъ хребтѣ

Рис. № 2. Одинъ изъ мостовъ черезъ рѣку Исфайрамъ въ Алайскомъ хребтѣ.

Въ 10 часовъ утра мы пришли въ Учъ-Курганъ*) и остановились во дворѣ мечети на высокомъ правомъ берегу р. Исфайрамъ.

Въ Учъ-Курганѣ необходимо было докупить недостающихъ лошадей и закончить послѣдніе сборы, на что у насъ ушло 2 дня.

Къ вечеру 22 іюня все было готово и на другой день въ 7 часовъ утра мы выступили изъ Учъ Кургана на югъ.

До августа мѣсяца—времени прибытія нашего на Памирскій постъ Хорогъ,—всякая связь съ отечествомъ была порвана. Всѣ блага культуры не только европейской, но и азіатской остались сзади.

II. ОТЪ СКОБЕЛЕВА ДО ПАМИРА.

Путь Скобелевъ—Дараутъ Курганъ (Алайская долина) черезъ Алайскій хребетъ.

Первымъ этапомъ по пути отъ Скобелева на Памиръ является Алайская долина. Она раздѣляетъ Алайскій хребетъ отъ Заалайскаго, сливающагося уже съ горной системой Памира Достиженіе Алайской долины и является первой задачей путника при движеніи отъ Скобелева на Памиръ. Выступивъ, какъ было сказано, изъ Скобелева 20 іюня и потративъ два дня (21 и 22) на окончаніе всѣхъ приготовленій къ пути въ Учъ Курганѣ, 27-го іюня мы пришли въ ур. Дараутъ Курганъ, расположенное въ Алайской долинѣ.

Видя на картахъ большую надпись „Дараутъ-Курганъ", мы думали найти на этомъ мѣстѣ по

*) Учъ Курганъ большой и богатый кишлакъ съ отличнымъ
ъ

крайней мѣрѣ хоть небольшой кишлакъ, но на самомъ дѣлѣ оказалось, что Дараутъ-Курганъ небольшая киргизская зимовка, пустующая лѣтомъ. У самаго выхода ущелья и дороги съ перевала Тенгизъ-бай въ долину стоитъ старинная квадратной формы кала (крѣпость) съ башнями по угламъ, знаменующая, что кто-то когда то придавалъ этому мѣсту *„стратегическое значеніе“*. Верстахъ въ 3-хъ отъ крѣпости къ югу на томъ берегу рѣки Кизылъ Су виднѣлись верхушки юртъ небольшого киргизскаго аула.*)

Первые переходы по горамъ при невтянутости лошадей и несноровистости людей конвоя къ вьючкѣ были очень тяжелы. Мы то и дѣло останавливались. Лошади ложились. Неумѣло пригнанные вьюки сворачивались.

Большое количество продовольствія и зернового фуража, которое пришлось везти съ собой, представляло большой грузъ.**)

Движеніе наше совершалось крайне медленно и силы тратились непроизводительно.

Необходимо было поправить лошадей, осмотрѣться, починиться и окончательно наладиться на дальнѣйшій путь. Прекрасный подножный кормъ Алайской долины давалъ надежду на быструю поправку лошадей, почему было рѣшено простоять здѣсь дня два.

Путь отъ Скобелева до Дараутъ-Кургана по своимъ свойствамъ дѣлится на двѣ части: отъ

---

*) Вскорѣ по нашемъ приходѣ аулъ этотъ собрался и ушелъ. Это одинъ изъ способовъ киргизъ избавляться отъ всякихъ просьбъ европейскихъ путешественниковъ.

**) Одного сахара было взято около двухъ пудовъ, а мука, крупа, ячмень, сухари, подковы, ящикъ съ серебромъ, подстилочныя кошмы, кухонныя принадлежности, палатки, запасъ патроновъ для охоты, запасные арканы и т. д. и т. п.

Скобелева до к. Караула онъ колесный, далѣе, на всемъ протяженіи до Алайской долины вьючный

Отъ Скобелева до Учь-Кургана путь идетъ по открытой мѣстности равниннаго характера, отъ Учь-Кургана онъ постепенно втягивается въ горы въ ущелье р. Исфайрамъ, которымъ и подходитъ почти къ самому перевалу Тенгизъ-баю. Рѣка Исфайрамъ вьется все время то справа, то слѣва, оглушая и утомляя непривычнаго путника своимъ шумомъ. Имѣя среднюю ширину саж. 2—3—5 Исфайрамъ стремится по камнямъ со скоростью горнаго потока, обдавая водяной пылью и пѣной прибрежныя скалы.

Переправа съ одного берега рѣки на другой производится по небольшимъ мостамъ, очень ловко перекинутымъ черезъ рѣчку, пользуясь большими камнями и прибрежными скалами.*) Переправа въ бродъ тоже возможна, но къ ней прибѣгать не приходится. Путь отъ Караула до самой Алайской долины тянется въ узкомъ ущельи, мѣстами между двухъ каменныхъ стѣнъ скалъ, сходящихся на столько близко, что двигаться приходится какъ въ щели. Обрывки голубого неба видны наверху. Наиболѣе широкое мѣсто, на которое выходитъ путь до перевала Тенгизъ-бая, это—ур. Лянгаръ, гдѣ и рѣка, разливаясь, принимаетъ болѣе спокойный характеръ и горы немного расходятся въ стороны, давая нѣкоторый кругозоръ.

Съ западной стороны въ долину Лянгара выходитъ довольно широкое ущелье (около ½ в. ширины), въ которомъ при нашемъ прохожденіи были киргизскія кочевья.

---

*) Рисунки №№ 1 и 2.

Ур. Лянгаръ представляетъ изъ себя сравнительно ровную поляну, протяженіемъ около 3 верстъ и шириною около ½ версты.*)

Вдоль береговъ рѣки есть подножный кормъ, которымъ мы воспользовались для нашихъ лошадей.

Это лучшее и пожалуй единственное мѣсто для дневки при прохожденіи Алайскаго хребта. Въ урочищѣ Лянгарѣ никакого поселенія не имѣется и только у того мѣста, гдѣ выходитъ боковое западное ущелье выстроена невзрачная глиняная сакля, нѣчто въ родѣ пріюта для проѣзжающихъ. Въ этой саклѣ, во время нашего проѣзда, находился лишь одинъ убогій молодой киргизъ—сторожъ лѣса, который свозили для какихъ-то построекъ.

Кромѣ этого киргиза больше ни одной души въ долинѣ Лянгара не было.

Второй жилой постройкой по пути отъ Караула до Алайской долины является небольшая чай-хана при подъемѣ на перевалъ Тенгизъ-бай верстахъ въ 7 отъ перевала по сѣверную сторону. Вѣроятно, эта чай-хана функціонируетъ не круглый годъ.

Двумя упомянутыми постройками исчерпывается постоянное, такъ сказать, жилье на пути отъ кишлака Караула до Алайской долины, не считая кочевій—киргизскихъ ауловъ, которыя въ большомъ числѣ заполняютъ ущелья и высокія долины въ подснѣжныхъ областяхъ.

Въ окрестностяхъ перевала Тенгизъ-бай видиѣются многочисленныя кибитки киргизъ и много разнаго скота и лошадей, пасущихся на привольѣ по зеленымъ склонамъ горъ, покрытымъ альпійскими лугами.

*) Рис. № 3.

Рис. № 4. Видъ въ Алайскомъ хребтѣ при подъемѣ на перевалъ Тенгизъ-бай.

Киргизы поднимаются въ горы со своими стадами лишь на лѣто, а на зиму уходятъ частью въ Фергану частью въ Алайскую долину.

Перевалъ Тенгизъ-бай при нашемъ прохожденіи 26 іюня былъ. свободенъ отъ снѣга и вполнѣ удобенъ и легокъ

Высота перевала Тенгизъ-бая 12805 футовъ.

Открытъ онъ круглый годъ, но въ періодъ таянія снѣговъ съ февраля по май движеніе по немъ должно быть трудно.

Спускъ съ перевала значительно круче подъема, почему надо считать, что съ юга преодолѣваніе перевала должно быть труднѣе, чѣмъ съ сѣвера. Съ гребня Тенгизъ-бая открывается величественная картина на покрытый бѣлымъ саваномъ Заалайскій хребетъ.

Огромныя массы снѣга, сплошь покрывающія Заалайскій хребетъ, указываютъ на его большую высоту и серьезность сравнительно съ Алайскимъ, гдѣ снѣговъ значительно меньше.

Снѣгомъ въ Алайскомъ хребтѣ покрыты лишь вершины главнаго хребта, ниже полосы снѣговъ лежатъ альпійскіе луга, а еще ниже, вдоль ручьевъ и рѣкъ,—древесная растительность (почти исключительно арча) и кустарники*).

Алайскій хребетъ отличается большимъ разнообразіемъ и красотой пернатаго царства, особенно въ болѣе низкихъ долинахъ.

Въ поднѣжной полосѣ, на высотѣ около 10 тысячъ футъ, унылыя холодныя пространства оживляются лишь альпійскими галками съ розовыми клювами (ниже этихъ галокъ какъ-то не видно).

*) Рис. № 4.

Отъ перевала Тенгизъ-бая до самой Алайской долины путь идетъ ущельемъ р. Дараутъ, о которомъ было сказано выше.

Разработка дороги черезъ Алайскій хребетъ подъ колесное движеніе едва-ли возможна, а если и возможна, то потребуетъ колоссальныхъ затратъ, такъ какъ она почти на всемъ протяженіи тянется въ узкомъ ущеліи, то извиваясь по высокимъ карнизамъ, то между глыбъ обвалившихся съ горъ камней.

Полотно дороги каменисто. Ширина пути на наибольшемъ протяженіи тропа. Какъ вьючный путь—отъ Скобелева до Алайской долины его надо признать вполнѣ удобнымъ.

Вода всюду. Топливо отсутствуетъ, лишь у перевала (на протяженіи около 6—8 верстъ), въ другихъ мѣстахъ найдется.

Подножный кормъ есть лишь въ подснѣжной полосѣ, немного въ ур. Лянгарѣ и кой-гдѣ въ боковыхъ ущельяхъ; въ другихъ мѣстахъ по пути подножнаго корма нѣтъ. Послѣднее надо считать однимъ изъ самыхъ серьезныхъ неудобствъ пути.

Въ общемъ Алайскій хребетъ, хотя и является довольно серьезной преградой, но при обиліи проходовъ и богатой Алайской долинѣ впереди вполнѣ преодолимъ.

Въ Алайской долинѣ

Алайская долина представляетъ изъ себя широкую, высоко-поднятую, степного характера, полосу, раздѣляющую двѣ параллельныя цѣпи горъ—Алайскій и Заалайскій хребты.

Рис. № 5. Алайская долина у урочища Дараутъ-Кургана (видъ на востокъ).

Рис. № 6. Алайская долина у урочища Дараутъ-Кургана (видъ на югъ на Заалайскій хребетъ).

Абсолютная высота Алайской долины у Дараутъ-Кургана около 9 тысячъ футовъ.*)

Ширина ея верстъ 10—15. Заалайскій хребетъ**), длинной цѣпью окаймляющій долину съ юга, весь покрытъ вѣчными снѣгами, ярко горящими на солнцѣ. Вершины его, по большей части, закутаны облаками.

Видъ на сѣверъ на Алайскій хребетъ менѣе суровъ.

Рѣка Кизылъ-су, орошающая долину, получила свое названіе „красная вода“, не даромъ: она имѣетъ цвѣтъ ярко красной глины. Вода ея мутна, но, будучи отстоена, на вкусъ хороша

Рѣка течетъ многими рукавами шириной отъ 1–2 саж. до 5—6 саж.

У Дараутъ-Кургана главныхъ рукавовъ два: одинъ шириной сажени 2, другой саженя 5—6. Теченіе стремительно и достигаетъ мѣстами футовъ до 7 въ секунду.

Глубина Кизылъ-су у Дараутъ-Кургана незначительна и рѣка во многихъ мѣстахъ проходима въ бродъ.

Мы раскинули свой маленькій бивакъ на обширной ровной площади праваго берега рѣки Кизылъ-Су, въ 1/2 вер. отъ крѣпости у края зеленой луговины, видимо заливаемой въ половодье. Лошадей пустили на подножный кормъ. Нашъ проводникъ, киргизъ, привезъ изъ сосѣдняго аула старшину, которому было поручено добыть ячменя и барана. Дѣло это, казавшееся на первый взглядъ очень простымъ (гдѣ-жъ и быть баранамъ какъ не здѣсь!), на самомъ дѣлѣ оказалось очень сложнымъ За бараномъ необ-

---

*) Рис. № 5.

**) Рис. № 6.

ходимо было, по словамъ старшины, посылать въ горы, такъ какъ въ долинѣ ихъ нѣтъ, всѣ бараны паслись, яко бы, въ подснѣжныхъ областяхъ.

Барана доставили только на другой день. Видъ унего былъ такой маленькій и больной; киргизы хотѣли, очевидно, намъ сплавить то, что у нихъ было похуже, причемъ пользуясь нашей полной зависимостью отъ нихъ, они запросили за него цѣну—8 рублей. Долго пришлось разговаривать, но, наконецъ, баранъ былъ замѣненъ другимъ и уступленъ за 2 р. 50 коп.

Этотъ случай характеренъ, какъ отдѣльный эпизодъ того положенія, въ которое попадаетъ всякій русскій путешественникъ, удалившійся на значительное разстояніе отъ городовъ и базаровъ *)

„Алай", *по киргизки, значитъ рай*, но то впечатлѣніе которое приходится выносить изъ „Алайской долины" не вполнѣ соотвѣтствуетъ представленію о райской долинѣ: есть на землѣ мѣста лучше.

Широкая, степного характера, покрытая травой, долина Алая дѣйствительно съ перваго взгляда радуетъ взоры путника, но главная причина этого заключается не въ прелестяхъ самой долины, а въ томъ что послѣ тяжелыхъ переходовъ вдоль каменныхъ корридоровъ, гдѣ не видно свѣта Божьяго, выходишь снова на открытое мѣсто, гдѣ можно и покормить лошадей и отдохнуть и найти ровную площадку для палатки, что не вездѣ есть въ горахъ.

---

*) **Поправить это положеніе можно лишь введеніемъ опредѣленной таксы по мѣстамъ и опредѣленныхъ указаній, инструкцій, туземнымъ старшинамъ. Въ инструкціяхъ этихъ должны быть точно указаны обязанности старшины относительно русскихъ путешественниковъ. *Указаніе этихъ обязанностей необходимо*, чтобы оградить обѣ стороны отъ произвола.**

Что останавливаетъ вниманіе въ Алайской долинѣ, это крайне непріятный климатъ и почти полное отсутствіе жизни пернатыхъ.

Въ теченіе цѣлаго дня часовъ съ 10 утра вдоль долины дуетъ очень рѣзкій и сильный западный вѣтеръ. Къ вечеру онъ стихаетъ, но зато начинаетъ дуть изъ всѣхъ ущелій. Сосѣднія вершины горъ, особенно Заалайскаго хребта, ясныя съ утра, съ полудня курятся: тамъ идетъ то снѣгъ, то дождь. Дожди и градъ въ теченіе дня заноситъ иногда по нѣсколько разъ и въ долину, которая лежитъ по пути всѣхъ тучъ, блуждающихъ съ вершинъ Алайскаго на Заалайскій хребетъ и обратно.

На второй день нашего пребыванія въ Дараутъ-Курганѣ мы были свидѣтелями слѣдующаго явленія: между $5^1/_2$ ч. и 6 ч. дня пошелъ градъ, а затѣмъ комья плотнаго снѣга, величиной около $^3/_4$—1 сантиметра въ поперечникѣ. Температура воздуха опустилась до $+3,4^0$ R. Температура града была—0,2 R. Толщина выпавшаго слоя града оказалась до сантиметра, а мѣстами и болѣе, такъ что земля покрылась бѣлымъ налетомъ. Сильный до того, вѣтеръ стихъ. Послѣ 6 час. дня градъ шелъ съ перерывами до 7 слишкомъ часовъ вечера. T^0 воздуха держалась +4 R. Средняя t^0 Алайской долины вообще, вѣроятно, не высока и отличается большими и рѣзкими колебаніями отъ жары къ холоду.

На разсвѣтѣ 1 іюля наблюдалась t^0+2^0 R.

Изъ птицъ въ долинѣ Алая мы видѣли только нѣсколько небольшихъ куличковъ и одну утку. Жизни пернатыхъ совершенно не замѣтно. Полевыя мыши были безъ хвостовъ.

Въ отличіе отъ фауны—флора интересна большимъ разнообразіемъ и богатствомъ видовъ.

Изъ древовидныхъ—вдоль береговъ Кизылъ-Су имѣются большія заросли облепихи, годныя на топливо.

Къ свойствамъ Алайской долины надо отнести еще и то, что «каша не варится». Фраза, которую намъ часто приходилось слышать отъ людей конвоя. Дѣйствительно, большая абсолютная высота долины (около 9 тысячъ футовъ), понижая градусъ кипѣнія воды, затрудняла варку пищи и приходилось ѣсть все плохо доваренное.

Прямо къ югу противъ Дараутъ-Кургана въ Заалайскомъ хребтѣ виднѣлось ущелье, по которому идетъ путь къ урочищу Алтынъ-Мазаръ и далѣе въ центръ Памира къ озеру Яшиль-Кулю.

Поправивъ лошадей и приготовишись окончательно къ дальнѣйшему путешествію, около 6½ часовъ утра 1-го іюля мы выступили вдоль Алайской долины къ урочищу Катта-Карамукъ. Никакого населенія въ Алайской долинѣ не замѣчалось, только въ боковыхъ ущельяхъ, да выше по склонамъ горъ, тамъ и сямъ, виднѣлись пустовавшія лѣтомъ киргизскія зимовки. Миріады мухъ преслѣдовали насъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ приходилось проходить вблизи этихъ зимовокъ. Кой-гдѣ встрѣчались незначительные посѣвы ячменя, которые имѣлись и у Дараутъ-Кургана.

Путь отъ Дараутъ-Кургана до Катта-Карамука, пролегая все время вдоль праваго берега р. Кизылъ-Су сравнительно легокъ, но мѣстами проходитъ по довольно высокимъ карнизамъ, подмываемымъ водой, почему весной подверженъ порчѣ.

У сліянія рѣки Кокъ-Су съ Кизылъ-Су на путь выходитъ дорога съ перевала Кара-Казыкъ, идущая долиной рѣки Кокъ-Су.

Рис. № 7. Рѣка Мукъ-су ниже к. Ляхиша. Видъ вверхъ по рѣкѣ.

Ширина Алайской долины, по мѣрѣ движенія на западъ, постепенно уменьшается до 2—1 версты.

Рѣка Кизылъ-Су, сопровождая путь отъ Дараутъ-Кургана до Катта-Карамука, то течетъ въ глубокомъ и узкомъ ложѣ, прорытомъ въ глинисто-каменистомъ грунтѣ, то разливается на большое пространство на версту—полторы и несетъ много острововъ.

На указанномъ протяженіи черезъ рѣку имѣется 3 моста, возможныхъ для перевода лошади*).

По рѣкѣ Кизылъ-Су до Ачикъ-Алмы.

Урочище Катта-Карамукъ представляетъ изъ себя обширную открытую долину длиной версты 3—4, шириной 1—2 версты. Берега рѣки Кизылъ-Су у Катта-Карамука покрыты зарослями облепихи и другихъ кустарниковъ, гдѣ водится масса зайцевъ и, по разсказамъ, бываютъ кабаны.

У Катта-Карамука надо считать западный конецъ Алайской долины. Подножный кормъ въ Катта-Карамукѣ очень хорошъ Барана достать не удалось, такъ какъ всѣ киргизы со скотомъ были въ горахъ. Многочисленныя зимовки виднѣлись по сторонамъ.

Дальнѣйшій путь на западъ къ бухарской границѣ у кишлака Ачикъ-Алмы**) идетъ все

*) Мостъ ниже Дараутъ-Кургана длиной 24 шага, шириной около 2 шаговъ. Скорость теченія рѣки у него 7 футовъ въ секунду.

**) Ачикъ-Алма—первый бухарскій кишлакъ, но сама линія границы восточнѣе его и проходитъ верстахъ въ 5 западнѣе урочища Катта-Карамука.

время тѣснымъ ущельемъ по карнизамъ праваго берега р. Кизылъ-Су, которая съ шумомъ несется внизу въ узкомъ каменномъ руслѣ.

Особенно пріятное впечатлѣніе въ этомъ ущеліи производитъ разнообразіе флоры: арча, миндаль, дикія груши, боярышникъ, жимолость, барбарисъ и въ огромномъ количествѣ цвѣтущій шиповникъ желтаго цвѣта; все это лѣпилось по склонамъ горъ вдоль дороги.

Видъ рѣки Кизылъ-Су, послѣ принятія сравнительно большихъ горныхъ рѣкъ Кокъ-Су и Катта-Карамукъ, сдѣлался значительно серьезнѣе; ниже Катта-Карамука до Ачикъ-Алмы бродовъ черезъ Кизылъ-Су лѣтомъ, повидимому, быть не можетъ, хотя ширина рѣки, вслѣдствіе стѣсненнаго горами русла, не велика и колеблется отъ 3—10 саж.

Переправа черезъ рѣчку Катта-Карамукъ, ввиду плохого моста, была совершена нами въ бродъ нѣсколько выше ея впаденія въ Кизылъ-Су. Бродъ почти по брюхо коня. По пути отъ Катта-Карамука къ Ачикъ-Алмѣ дорога проходитъ еще черезъ небольшія урочища Кичикъ-Карамукъ и Сары-Гуй, гдѣ на этомъ перегонѣ можетъ быть найденъ подножный кормъ.

Въ Кичикъ-Карамукѣ черезъ Кизылъ-Су имѣется мостъ.

Картина горъ къ югу была значительно суровѣе, чѣмъ вправо на сѣверъ.

Болѣе трудная часть дороги отъ Катта-Карамука до Ачикъ-Алмы—послѣднія версты передъ поворотомъ въ долину кишлака. Здѣсь дорога вьется по узкимъ и высокимъ каменистымъ карнизамъ, укрѣпленнымъ мѣстами хворостомъ.

Рис. № 8. Рѣка Мукъ-су близъ сліянія съ р. Кизылъ-су. Переправа черезъ Мукъ-су въ бродъ (видъ внизъ по рѣкѣ).

На большой глубинѣ внизу мчится Кизылъ-Су, котогая, конечно, не пощадила-бы путника оборвавшагося въ нее съ крутого карниза.

Кишлакъ Ачикъ-Алма расположенъ въ сравнительно широкой долинѣ праваго берега Кизылъ-Су. Горы здѣсь разступились и дали людямъ мѣсто для жилья и полей. Общій видъ мѣстности у Ачикъ-Алмы зеленый и зажиточный. Это первый осѣдлый кишлакъ по пути послѣ Тараула.*)

Ввиду труднаго перехода и сильной усталости лошадей, мы остановились въ Ачикъ-Алмѣ на дневку.

Бухарцы были очень предупредительны и снабдили насъ всѣмъ необходимымъ.**)

Какъ ни грустно сознаться, но нельзя было не придти къ заключенію, что, не смотря на многія непріятныя условія, путешествовать по Бухарѣ все-же много удобнѣе, чѣмъ въ предѣлахъ русскаго Туркестана, гдѣ случается иногда и поголодать.

Изъ долины рѣки Кизылъ-Су въ долину р. Хингоу.

4-го іюля мы сдѣлали небольшой переходъ до Ляхиша.

Впереди на югѣ открылась панорама снѣжныхъ вершинъ хребта Императора Петра Великаго, къ которому шелъ нашъ путь.

---

*) Въ Ачикъ-Алмѣ впервые встрѣчены коренные горные таджики. Отъ Караула до Ачикъ-Алмы населеніе исключительно кочевое—киргизы.

**) Мы за все платили деньгами сопровождавшимъ насъ чиновникамъ по цѣнѣ ими-же указываемой. Откуда намъ доставлялись продукты и куда шли деньги нами уплачивавшіяся?

Дорога отъ Ляхиша до Ачикъ-Алмы идетъ сначала версты 1½ вдоль ущелья р. Кизылъ-Су, а затѣмъ, перейдя ее по мосту, поворачиваетъ къ юго-западу и выходитъ на открытое всхолмленное зеленое плоскогорье лѣваго берега рѣки, которое тянется на западъ до устья р. Мукъ-Су, а на югъ до Ляхиша.

Справа горы подходятъ къ Кизылъ-Су вплотную. Дорога отъ моста черезъ Кизылъ-Су и до Ляхиша носитъ совершенно равнинный характеръ и богата подножнымъ кормомъ.

У Ляхиша мы подошли къ серьезной преградѣ—рѣкѣ Мукъ-Су. Черезъ Мукъ-Су бродовъ, по словамъ жителей, вообще не имѣется (по виду рѣки этому можно, пожалуй, повѣрить), а переправа производится по мосту верстахъ въ 20 выше Ляхиша у Ходжа-Тау*). По пути Ляхишъ-Ходжа-Тау во многихъ мѣстахъ приходится вслѣдствіе узости пути, развьючивать лошадей и вьюки нести на людяхъ.**) Пользуясь тѣмъ, что въ этомъ году въ Мукъ-Су было особенно мало воды, рѣшено было переправиться въ бродъ. Это давало возможность и ближе ознакомиться съ рѣкой Случайный бродъ имѣлся у устья Мукъ-Су, верстахъ въ 3 выше сліянія ея съ Кизылъ Су.

На другой день 5 іюля мы переправились черезъ Мукъ-Су въ бродъ у к. Сары Тале.***) Переправа заняла около ½ часу слишкомъ времени и потребовала помощи населенія, такъ какъ вьючныхъ лошадей необходимо было об-

*) Показаніе жителей.

**) Рис. № 7.

***) Рис. № 8.

легчить: сильное теченіе валило ихъ съ ногъ. *На мѣстѣ брода Мукъ-Су раздѣлялась на 10—15* рукавовъ при общей ширинѣ рѣки болѣе ½ вер.

Трудность переправы увеличивается тѣмъ, что дно рѣки покрыто крупными гальками, на которыхъ лошадь, при стремительности теченія и сильномъ напорѣ воды, съ трудомъ сохраняетъ устойчивое положеніе.

За Мукъ-Су начинается длинный подъемъ на обширное возвышенное плоскогорье Кара-Шуру.

Плоскогорье это довольно сильно приподнято надъ поверхностью Мукъ-Су и подъемъ утомителенъ для лошадей. Общая длина его до перевала Гыламъ, близь озера Тунгуюкъ-Куля, около 6 верстъ. Какъ въ панорамѣ представилась намъ сверху вся долина Джангаира и Ляхиша, на западѣ снова, послѣдній разъ, мелькнула красная полоска рѣки Кизылъ-Су. Внизу къ ней неслась пепельная Мукъ-Су.*)

На плоскогорьи кой-гдѣ въ оврагахъ лежали пласты снѣга, не успѣвшіе еще растопиться лѣтнимъ солнцемъ. Стало значительно прохладнѣе, но окружающая мѣстность имѣла самый жизнерадостный видъ: поверхность холмовъ была покрыта зеленою травой и цѣлыми коврами самыхъ разнообразныхъ цвѣтовъ. Всюду виднѣлись отдѣльные всадники—киргизы и сытый здоровый скотъ, пасшійся на волѣ, лѣниво передвигался съ мѣста на мѣсто.

Приволье и свѣжесть чувствовались во всемъ. Киргизы видимо благодушествовали и имъ вполнѣ сочувствовали и ихъ бодрые кони. По берегу озера Тунгуюкъ-Куля бѣгали какіе-то небольшіе кулички. Двѣ атайки сидѣли невдалекѣ.

*) Вода Мукъ-Су сѣраго—пепельнаго цвѣта.

Пройдя мимо озера, дорога втянулась въ неглубокое ущелье и шла пологими подъемами и спусками

Хребетъ Петра на югѣ становился все ближе и ближе. Огромныя снѣжныя лавины нависали на немъ во многихъ мѣстахъ Тучи цѣплялись за вершины.

На плоскогорьѣ Кара-Шура мы провели ночь съ 7 на 8 іюля. Невдалекѣ шевелился киргизскій аулъ: виднѣлись юрты, пахло дымомъ, бродилъ скотъ.

Урочище Кара-Шура являлось по пути послѣднимъ этапомъ съ киргизскимъ населеніемъ, которое преобладаетъ всю первую половину пути Скобелевъ—Хорогъ, начиная отъ Алайскаго хребта (отъ к. Караула) до перевала Гардани-Кафтара

Только осѣдлые кишлаки Ачикъ-Алма, Ляхишъ и Кошъ-Темиргенъ были населены таджиками. Часть населенія этихъ кишлаковъ со скотомъ лѣтомъ, подобно киргизамъ, тоже выселяется въ горы на лѣтовки.

Занятія киргизъ исключительно скотоводство и только у зимовокъ (гдѣ они проводятъ зиму) можно видѣть небольшіе посѣвы пшеницы и ячменя. Таджики-земледѣльцы и лишь немного занимаются и скотоводствомъ

Путь по поверхности плоскогорья вполнѣ возможенъ для разработки подъ колесное движеніе.

Населеніе здѣсь кочевники-киргизы, приходящіе сюда лишь на лѣто со скотомъ.

Подножный кормъ и вода въ изобиліи, топливо лишь въ видѣ полыни.

Температура воздуха настолько низка, что въ ночь съ 7/8 іюля былъ довольно сильный

Рис. № 11. Подъемъ на гребень перевала Гардани-Кафтаръ съ сѣверной стороны.

морозъ и вода замерзла Въ палаткѣ передъ восходомъ солнца температура была +2° R.

Абсолютная высота плоскогорья Кара-Шуры около 10 тысячъ футовъ.

Высота мѣста свидѣтельствовалась и присутствіемъ альпійскихъ галокъ.

Желаніе мое пройти черезъ хребетъ Петра какимъ-либо новымъ переваломъ восточнѣе перевала Гардани-Кафтара оказалось неисполнимымъ. Населеніе упорно отрицало всякую возможность такого движенія, а грозный видъ хребта Петра съ Кара-Шуры невольно подтверждалъ эти слова.

Не располагая достаточнымъ временемъ и средствами для провѣрки показаній туземцевъ, пришлось идти на перевалъ Гардани-Кафтаръ.

Подъемъ на перевалъ Гардани-Кафтаръ начинается отъ урочища Кулика Путь проходитъ по мосту рѣку Бозиракъ и рѣзко поднимается на возвышенное плато, покрытое альпійскими лугами.

По сторонамъ стали попадаться пласты нестаявшаго снѣга, струйки воды бѣжали изъ подъ него по красной глинистой почвѣ. У самыхъ краевъ снѣга пестрѣли головки желтенькихъ крокусовъ, небольшіе голубенькіе цвѣточки, плотно покрывшіе мѣстами землю, мялись копытами нашихъ коней Подъ перевалами въ подснѣжныхъ областяхъ всегда замѣчается необычайная свѣжесть и прелесть растительности. Древесныя породы здѣсь отсутствуютъ, но травы, не смотря на низкорослость, очень сильны и богаты видами.

До перевала Гардани-Кафтаръ приходится преодолѣть, трудный для лошадей, крутой и глубокій оврагъ бурной рѣки Жерю-Зааминъ, начинающейся изъ близьлежащаго ледника.

Ледникъ этотъ виденъ въ сторонѣ около версты влѣво отъ пути. Самую рѣку Жерю-Зааминъ путь проходитъ по снѣжному мосту, который къ концу лѣта станваетъ, послѣ чего жители устраиваютъ нѣсколько ниже—деревянный.

Переправы черезъ Жерю-Зааминъ, по разсказамъ туземцевъ, бывали съ человѣческими жертвами.

За Жерю-Зааминъ путь вскорѣ входитъ въ ущелье, которымъ и идетъ до ледника,*) лежащаго у начала подъема къ гребню перевала.

Обширныя луговыя поляны подснѣжныхъ областей производятъ впечатлѣніе своей вѣковой тишиной и безлюдностью.

Изъ живыхъ существъ здѣсь встрѣчаются только сурки и альпійскія галки, а тишина нарушается лишь грохотомъ обваловъ, да шумомъ горныхъ ручьевъ. Изрѣдка крикнетъ галка, да засвиститъ сурокъ, изумленный появленіемъ людей.

9-го іюля, когда мы поднимались на Гардани-Кафтаръ,**) перевалъ этотъ былъ еще мало нахоженъ: онъ только недавно открылся. Снѣгъ лежалъ по обѣ стороны его,***) но съ сѣверной стороны лишь участками. Острый каменистый гребень перевала былъ обнаженъ

Къ недостаткамъ Гардани-Кафтара въ іюлѣ надо отнести очень мягкій снѣгъ на протяженіи около 1½ верстъ на спускѣ въ южную сторону къ долинѣ рѣки Хингоу: лошадь проваливается здѣсь въ снѣгъ по брюхо и ѣхать верхомъ очень трудно.

---

*) Рис. № 10.
**) Рис. № 9 и № 11.
***) Рис. № 12 и 13.

Фототипія Туркест. Военно Топогр. Отдѣла

Рис. № 12. Видъ съ гребня перевала Гардани-Кафтаръ на сѣверъ.

Рис. № 13. Видъ съ гребня перевала Гардани Кафтаръ на югъ.

Кромѣ того при движеніи требуется большое вниманіе, такъ какъ въ снѣгу встрѣчаются круглыя отверстія—окна, черезъ которыя можно провалиться въ подснѣжныя пещеры. Тамъ гдѣ-то въ темнотѣ бурлитъ и клочетъ вода.

Открытъ Гардани-Кафтаръ 5—6 мѣсяцевъ, съ начала іюля до конца ноября. абсолютная высота его 12720 футовъ.

Въ Дарвазѣ

Солнце было на закатѣ, когда мы спустились къ зеленому кишлаку Лянгару, лежащему въ глубокомъ ущельи рѣки Хингоу. Отвѣсныя стѣны горъ поднимались отъ рѣки на огромную высоту, напомнивъ разсказы объ рѣзкомъ относительномъ командованіи горъ Дарваза.

Здѣсь горы дѣйствительно стремятся къ небу.

Дальнѣйшій путь отъ к. Лянгара предстоялъ вверхъ по р. Хингоу и Оби-Мазаръ, а затѣмъ или на перевалъ Висхарви или на одинъ изъ переваловъ горной группы Дарвазскаго хребта, заключенной въ углу между р.р. Ванчемъ и Пянджемъ.

Перевалъ Пшихарви пройденъ много разъ и извѣстенъ, почему мнѣ хотѣлось пройти или черезъ перевалъ Пшихарви, или черезъ перевалъ Курговади, или Бунаи, о качествахъ которыхъ никакихъ свѣдѣній не имѣлось.

Интересъ этихъ переваловъ заключается въ томъ, что они лежатъ на прямомъ пути изъ долины р. Хингоу на Памиръ.

Двигаясь вверхъ по долинамъ рѣкъ Хингоу и Оби-Мазара, а затѣмъ р. Дархарвака, 15-го іюля мы подошли къ ущелью ручья Курговади, гдѣ рѣшено было остановиться для изслѣдованія долины рѣки Дархарвака и переваловъ отъ нея въ долины рѣкъ Пянджа и Ванча.

Путь отъ кишлака Лянгара до долины рѣки Дархарвака выючный, но вполнѣ удобенъ и легокъ; инженерными средствами онъ могъ-бы быть сравнительно легко обращенъ въ колесный. Долина рѣки Хингоу шириной отъ 1/4 до 1 в. Рѣка почти вездѣ течетъ въ узкомъ и глубокомъ ложѣ, шириной отъ 5—15 саженей. Оби-Мазаръ— бурный потокъ.

Обѣ рѣки проходятся дорогой по слабымъ качающимся мостамъ.*) Мосты эти выдерживаютъ одну выючную лошадь. Населеніе Дарваза таджики, поразившіе насъ своею первобытностью и необычайною бѣдностью. Люди одѣты въ рубища и имѣютъ видъ жалкихъ нищихъ. Глядя на нихъ, невольно вспоминаешь ветхозавѣтныхъ аскетовъ.

Библейскія времена здѣсь передъ глазами, къ тому-же и типъ таджиковъ древне-еврейскій. На нѣкоторыхъ остатки одежды изъ какой-то грубой коричневой шерстяной ткани. Живутъ эти бѣдняки въ сакляхъ, сложенныхъ изъ камней. Женщины ихъ ходятъ въ длиныхъ бѣлыхъ рубахахъ до того грязныхъ, что ничего грязнѣе и представить себѣ нельзя.

Важную часть пищи населенія составляютъ ягоды тута.

---

*) Черезъ Хингоу, 1 мостъ выше Кала-и-Лоджирка, черезъ Оби-Мазаръ два: одинъ ниже Нисаи, другой ниже Хазрети-Бырхъ (рис. № 14).

Рис. № 14. Мостъ черезъ р. Оби-Мазаръ (въ Дарвазѣ) ниже кишлака Хазрети-Бырхъ.

Всѣ кишлаки въ Дарвазѣ тонутъ въ зелени этихъ деревьевъ, которыя составляютъ собственность отдѣльныхъ домовъ: каждая семья имѣетъ свои тутовыя деревья, ухаживаетъ за ними и пользуется ихъ плодами. Сухость климата является причиной того, что ягоды тута, созрѣвъ, не загниваютъ на деревѣ, а засыхаютъ и въ такомъ полусухомъ видѣ падаютъ внизъ, гдѣ отъ времени до времени и собираются туземными женщинами.

Для того, что-бы ягоды не портились на землѣ и сушились, а также для удобства ихъ собиранія, мѣста подъ деревьями оголены отъ травы и представляютъ изъ себя гладкія и ровныя площадки, на которыхъ часто можно видѣть туземокъ, занятыхъ сборомъ тута въ большія корзины. Тутъ употребляется въ пищу или въ натуральномъ видѣ, или въ видѣ муки, или,наконецъ, въ видѣ хлѣбцевъ изъ этой муки.

Какъ лакомство, таджики подаютъ за дастарханомъ на блюдѣ сушеныя ягоды тута съ зернами изъ урюковыхъ косточекъ, вмѣсто миндаля. Сушеный тутъ сладокъ и хорошо утоляетъ голодъ. Имъ можно пользоваться въ случаѣ отсутствія сахара.

Бѣдность населенія Дарваза объясняется, вѣроятно, главнымъ образомъ незначительностью пространства земли годной для обработки и суровостью климата.

Каждая мало-мальски возможная для культуры полоска земли здѣсь воздѣлана, но каменистая почва едва-ли можетъ хорошо вознаградить даже и усерднаго труженика.

Въ Дарвазѣ населеніе сѣетъ пшеницу, ячмень, просо, бобы, клеверъ и даже хлопокъ.

Видъ посѣвовъ зависитъ отъ абсолютной высоты мѣста. Рису нѣтъ, его сюда привозятъ изъ другихъ мѣстъ.

Скота виднѣлось мало, онъ былъ на пастбищахъ выше въ горахъ.

Бѣдность и антигигіеничность жилищъ вызываетъ въ населеніи много заболѣваній.*) Кому было можно, мы помогали разными простыми медикаментами, но къ намъ приносили иногда такихъ несчастныхъ больныхъ, что ихъ оставалось только пожалѣть. Устройствомъ здѣсь самой скромной медицинской помощи населенію, его можно было-бы облагодѣтельствовать.

Ледники верховьевъ Дархарвака (перевалы Бунаи, Пшихарви и Курговади).

Долина Дархарвака, не смотря на свое высокое положеніе и дикость, при нашемъ прохожденіи была не лишена населенія: у подножья ущелій съ переваловъ Курговади и Пшихарви расположились лѣтовки.

По внѣшнему виду лѣтовка представляетъ изъ себя нѣсколько лачугъ, сложенныхъ изъ камня. Лѣтовки устраиваются, обыкновенно, высоко въ горахъ въ мѣстахъ обильнихъ подножнымъ кормомъ и служатъ пріютомъ для людей, сторожащихъ скотъ, для котораго около лѣтовокъ тоже бываютъ иногда небольшіе загоны.

*) Туземныя постройки совершенно непригодны для расположенія войскъ. Развѣ сильный морозъ можетъ загнать туда. Только въ немногихъ мѣстахъ сакли богатыхъ людей могли-бы служить для остановокъ.

Рис. № 15. Видъ на долину р. Дархарвака отъ устья рѣки Курговади вверхъ.

Рис. № 16. Мостъ черезъ р. Дархарвакъ немного выше устья рѣки Бурговади. Видъ внизъ по р. Дархарвакъ.

Населеніе лѣтовокъ почти исключительно женщины и старики, такъ какъ всѣ мужчины остаются внизу въ кишлакахъ для обработки полей.

Скотъ, бродящій по горамъ, настолько дичаетъ, что обнаруживаетъ иногда и наступательныя наклонности. Намъ самимъ пришлось выдержать въ долинѣ Дархарвака 2 нападенія: дикаго жеребца и быка, отбитыхъ камнями.

Рѣка Дархарвакъ беретъ начало изъ грота ледника Бунаи, и въ верхней-же части своего теченія усиливается стоками съ ледниковъ Пшихарви, Мудохарви и Курговади.

Размѣры рѣки въ ширину ничтожны, но глубина такова, что при двухсаженной ширинѣ рѣки лошадь уходитъ въ воду съ головой. Ширина Дархарвака въ мѣстѣ пересѣченія съ путемъ передъ подъемомъ на перевалъ Курговади-около 5—6 саженей.

Переправа производится по мосту общей длиной съ дамбами около 20 шаговъ.*)

16-го іюля мы со студентомъ совершили поѣздку къ перевалу Пшихарви.

Поднявшись вверхъ по рѣкѣ Дархарваку**) до ущелья Пшихарви, мы свернули въ него и скоро увидѣли впереди ледникъ, чернымъ мрачнымъ горбомъ стоявшій поперекъ ущелья и, преграждавшій по нему дальнѣйшій конный путь.***) Тропинка, по которой мы ѣхали отъ лѣтовки, стоявшей въ началѣ ущелья, исчезла. Двигаясь впередъ по большимъ и острымъ камнямъ, въ безпорядкѣ разбросаннымъ всюду, мы перебрались черезъ два ручья и добрались, наконецъ, до-

* Рис. № 16.
** Рис. № 15.
*** Рис. № 17.

оконечности старинной морены ледника, которая огромнымъ языкомъ, около версты длиною, вытянулась отъ него къ югу. Дальше ѣхать верхомъ было невозможно, мы спѣшились и, оставивъ лошадей на мѣстѣ, отправились къ леднику пѣшкомъ по моренѣ.*)

Морена поднималась кверху отдѣльными террасами, которыхъ было нѣсколько, но болѣе рѣзко выдѣлялись три. Огромные острые камни въ перемежку съ щебнемъ дѣлали путь нашъ тернистымъ.

Пробираясь дальше и дальше, мы наконецъ достигли начала морены, круглаго возвышеннаго холма, образованнаго тѣми-же камнями. Холмъ этотъ круто спускался къ сторонѣ ледника, отошедшаго отъ него и отдѣлявшагося отъ мореннаго нагроможденія полосой ровнаго мѣста шириной около 50 шаговъ. Здѣсь камней было сравнительно мало, между ними разстилались очень ровныя площадки, покрытыя нѣжнымъ мягкимъ сѣрымъ грунтомъ, очевидно, моренною пылью.

Поверхностью древней морены, на которой мы стояли, была груда камней, совершенно лишенная растительности. Только кой-гдѣ изъ щелей выбивались группы удивительно красивыхъ цвѣточковъ желтовато-голубого цвѣта (на одномъ кустѣ цвѣты бывали разныхъ оттѣнковъ) съ сильнымъ запахомъ, напоминающимъ лакфіоль. Шагахъ въ 50 отъ оконечности морены, за указанной ровной полосой земли, черной, грязной, мокрой массой вздымался отвѣсной стѣной ледникъ. Высота

---

*) Подобныя описанія мѣстности въ военномъ сочиненіи не идутъ къ дѣлу, но, попадая въ малоизвѣстные края, хочется удовлетворить и научному интересу. Весь исключительно военный матеріалъ мною помѣщенъ въ приложеніяхъ.

Рис. № 17. Видъ на подъемъ къ перевалу Пшихарви. Ледникъ Пшихарви виднѣется въ концѣ ущелья.

Рис. № 18. Гора св. Николая близъ перевала Пшихарви. Видъ на ледникъ Пшихарви сверху. Путь на перевалъ по леднику.

его здѣсь была саженей 10—15. Онъ весь былъ покрытъ трещинами, съ него текли ручьи и временами сыпались камни. Цвѣтъ льда въ трещинахъ синевато зеленый. Ледъ лежитъ слоями и заключаетъ въ себѣ много вмерзшихъ валуновъ. Мощность его, повидимому, не менѣе 10—15 саж.

Поверхность ледника сильно потрескана, всхолмлена и покрыта слоемъ морены. Съ восточной стороны выше виднѣлся небольшой висячій ледникъ.*)

Погода, столь непостоянная въ горахъ, стала хмуриться. Быстро надвигались тучи, закутывая прежде всего вершины горъ. Даль затянуло туманомъ. Пошелъ снѣгъ, замерзшими хлопьями вродѣ града. Снѣгъ смѣнился дождемъ, затѣмъ снова посыпало снѣгомъ и т. д.

Видѣть дальше ничего нельзя было и намъ пришлось возвратиться на бивакъ подъ укрытіе палатокъ. Судя по древней моренѣ, ледникъ Пшихарви раньше былъ много больше и немного не доходилъ до ущелья Дархарвака.

Выбравъ ясный день, мы побывали еще разъ на немъ и осмотрѣли ледникъ сверху. Какъ огромный гадъ заполнялъ онъ все широкое ущелье перевала въ направленіи съ юго-востока на сѣверъ.

Ширина всего ледника около 1 версты, длина верстъ 5—6, а можетъ быть и больше, такъ какъ выше онъ переходилъ въ снѣжникъ и точно опредѣлить его начало трудно.

Оконечность ледника въ планѣ имѣетъ закругленную форму. Черная цѣпь серединной морены, какъ хребетъ этого гада, протягивалась по срединѣ его поверхности во всю длину.

*) Рис. № 19.

Слѣва виднѣлась боковая морена. Начало ледника терялось у подножія горы Святого Николая, гдѣ были видны обширные снѣжные цирки одинъ къ востоку, одинъ къ сѣверу и сѣверо-западу.

Гора Св. Николая, какъ сахарная голова,)* блистала на солнцѣ своими ослѣпительно бѣлыми снѣгами непопиравшимися ни одной человѣческой ногой. Цѣпь горъ отходитъ отъ нея къ югу и западу. Между второй и третьей вершиной на югъ — и самый перевалъ *Пшихарви. Перевалъ открывается для пѣшаго движенія съ середины августа по середину сентября* и возможенъ для движенія только единичныхъ отважныхъ горныхъ жителей. Конное движеніе невозможно, такъ какъ ледникъ сверху покрытъ трещинами и провести коней, по мнѣнію туземцевъ, нельзя. Судя по оконечности ледника это вѣрно. **)

Мы уговаривали сопровождавшихъ насъ двухъ таджиковъ провести насъ на перевалъ, но они отказывались: перевалъ еще не былъ открытъ.

Наконецъ *одинъ сказалъ: «дашь* полную тюбетейку серебра, тогда пойдемъ, иначе—нѣтъ!» Главная опасность Пшихарви, по ихъ словамъ, въ трещинахъ въ ледникѣ, который, очевидно, находится въ движеніи. Мы не имѣли возможности идти пѣшкомъ, бросивъ всю партію съ конями, ибо главная задача наша была впереди

---

*) Рис. № 18. Горой Св. Николая мы назвали огромную снѣжную вершину съ западной стороны перевала Пшихарви (сѣверный склонъ). Хотѣлось оставить какое нибудь русское названіе въ этомъ невѣдомомъ и отдаленномъ уголкѣ восточной Бухары.

**) Провести лошадей, разрабатывая путь, можетъ быть и можно, но едва-ли они были-бы годны къ дальнѣйшей службѣ.

Рис. № 19. Видъ на висячій ледникъ влѣво отъ пути на перевалъ Цшихарви.

Рис. № 20. Путь на перевалъ Бунаи. Въ концѣ ущелья виденъ ледникъ Бунаи.

раживалъ ущелье, опираясь правой стороной въ скалы, а лѣвой, сѣверной, опускаясь полого на скатъ горъ.

Ширина ущелья Дархарвака у ледника отъ 1/4 до 1/2 версты. Высота ледяной стѣны около грота около 10—12 саженей. Мощность льда выше, повидимому, не менѣе 15—20 саженей. Ширина конца ледника около 30—40 саж. Гротъ самымъ своимъ отверстіемъ имѣлъ размѣры: около 1 аршина въ высоту и сажени 2 въ ширину, общая его величина съ обвалившимися ледяными окраинами въ высоту около 2 саженей и въ ширину около 6 саженей.

Какъ изъ ада вырывалась изъ жерла его бурная рѣченка Дархарвакъ.*) Цвѣтъ воды ея мутно-сѣрый, съ примѣсью временами коричневыхъ оттѣнковъ отъ притоковъ принимаемыхъ слѣва. Съ ледника бѣгутъ ручьи и обваливаются камни. Цвѣтъ льда бѣлый, отъ примѣси фирна со снѣжника слѣва. Бѣлаго цвѣта жилы этого снѣжника, спускающагося на поверхность ледника, ясно видны сверху. Отъ правой стороны конца ледника тянется до 1/2 версты внизъ по рѣкѣ древняя морена. Огромные валуны часто носятъ слѣды ледниковыхъ штриховъ. Слѣва вдоль лѣваго берега рѣки тоже тянется морена до 1/4 версты длиной, очень древняго происхожденія, безъ валуновъ и уже поросшая слегка травой. Протяженіе слѣдовъ правой морены до 1/2 вер. можно объяснить отчасти размывомъ водой, такъ какъ холмистый характеръ она имѣетъ всего шаговъ 300-400, вѣроятно, она была раньше не длиннѣе этого.

Осмотрѣвъ ледникъ снизу съ конца, я поднялся на скалу, въ которую упиралась правая сторона его. Здѣсь на довольно значительной

*) Рис. № 21.

Рис. № 21. Гротъ рѣки Дархарвака въ ледникѣ Бунаи.

Рис. № 22. Видъ на ледникъ Бунаи Путь на перевалъ Бунаи по леднику.

высотѣ, саженей 30—40 надъ рѣкой и гротомъ, есть тоже слѣды старой морены – валуны съ глубокими ледниковыми штрихами. Видимо, ледникъ раньше былъ много выше и покрывалъ и ту скалу, которая теперь саженей на 20 командовала надъ поверхностью его конца.

Вывѣтриваніе горной породы скалы не оставило однако на ней другихъ слѣдовъ нахожденія подъ льдомъ. Со скалы открылся видъ на поверхность ледника, хотя дальше къ востоку ледниковые холмы поднимались все выше и выше.

Ледникъ поднимался кверху горбомъ*) начало его скрывалось на востокѣ у горнаго кряжа, который виднѣлся въ этомъ направленіи. Отсюда со скалы ясно были видны бѣлыя полосы снѣжника, упоминаемаго выше, вливавшагося на поверхность ледника съ той стороны ущелья. Массы фирна спускались книзу, сообщая бѣлый оттѣнокъ и льду въ трещинахъ грота. Оставалось попробовать пройтись по поверхности ледника, дабы окончательно убѣдиться въ степени его проходимости.

Проводникъ-таджикъ повелъ меня по тому пути, по которому ходятъ черезъ перевалъ. Пути, въ смыслѣ дороги, конечно, никакого не было. Съ трудомъ пробираясь по откосу скалъ вдоль льда, мы спустились внизъ и по огромнымъ валунамъ пошли вдоль ледяного корридора, образовавшагося вслѣдствіе размыва льда ручьемъ, стремившимся съ ледника въ долину. Изъ глубины этого корридора мы вскорѣ взобрались на поверхность. Ходить по леднику было очень трудно: лежавшая тонкимъ (вершка 2—3) пластомъ щебневая морена съ грязью скользила по льду и скатывалась съ человѣкомъ внизъ.

*) Рис. № 22.

Подъ ней обнажался чистый плотный ледъ. Поминутно скользя и цѣпляясь за вмерзшіе кой-гдѣ въ него камни, добрались мы наконецъ до вершины небольшого ледяного холма. Стоя на остромъ скользкомъ гребнѣ и едва сохраняя равновѣсіе, чтобы не скатиться въ щели по бокамъ, мы осмотрѣли поверхность глетчера:*) имѣя общее направленіе на востокъ, онъ уклонялся къ сѣверу, гдѣ видимо былъ снѣжникъ, такъ какъ тамъ виднѣлся полукругъ скалистыхъ горъ, направлявшихся затѣмъ на юго-западъ. Спустившись снова въ корридоръ ручья, откуда мы поднялись наверхъ, промочивъ ноги и захолодивъ руки о ледяныя стѣны, о которыя пришлось держаться при движеніи, выбрались мы на свѣтъ Божій и сошли къ лошадямъ.

Перевалъ Бунаи, какъ выяснилось, возможенъ для прохожденія лишь одиночныхъ горныхъ жителей.

Конное движеніе по немъ невозможно, представить себѣ это нельзя.

Открывается перевалъ для пѣшаго движенія на два мѣсяца, съ середины іюля по середину сентября. Высоту перевала Бунаи, надо считать не менѣе 13 тысячъ футовъ.

Въ общемъ, какъ Пшихарви, такъ и Бунаи, принадлежатъ къ типу такихъ трудныхъ перевалов, что о прохожденіи ихъ кѣмъ-либо становится извѣстно. Жители говорятъ, что тогда-то прошли черезъ перевалъ, положимъ, два человѣка, а въ этомъ году еще никто и т. п.

Оставался неизвѣстнымъ одинъ перевалъ— Курговади, который, какъ лучшій, рѣшено было пройти.

*) Рис. № 23.

Фототипія Туркест. Военно-Топогр. Отдѣла.

Рис. № 23. Видъ съ ледника Бунаи внизъ на ущелье р. Дархарвака.

Рис. № 24. Видъ на ущелье р. Курговади. Путь на перевалъ Курговади.

Кромѣ описанныхъ ледниковъ, въ долинѣ Дархарвака нами былъ обнаруженъ еще одинъ небольшой ледникъ Мудохарви, лежащій недалеко отъ начала подъема на перевалъ Курговади.

За время нашего пребыванія въ долинѣ Дархарвака вьючные наши кони поправились и могли свободно начать новый путь. Съ этимъ вопросомъ приходилось считаться все время, такъ какъ, при трудныхъ условіяхъ поѣздки, надо было обращать самое серьезное вниманіе на сохраненіе силъ лошадей.

На этихъ добрыхъ животныхъ легли главныя ея тяжести

Ихъ безкорыстнымъ усиліямъ мы во многомъ обязаны и успѣхомъ нашего движенія.

Въ долинѣ Дархарвака обращаетъ на себя вниманіе низкая температура и огромное количество особыхъ насѣкомыхъ «двухвостокъ», которые наползали въ нашу палатку и залазили всюду.

Низкая температура долины объясняется, конечно, ея большой абсолютной высотой—около 10 тысячъ футовъ. По утрамъ температура колебалась около +5° R. Ночью спать бывало очень холодно.

Унылыя и пустынныя мѣста! Зеленые холмы, покрытые низкорослой травой, черные ледники, снѣгъ, скалы, шумящіе горные потоки и лимонный свѣтъ солнца на закатѣ, вотъ картина природы возвышенныхъ мѣстъ Дарваза! Лимоннаго цвѣта закаты представляютъ вообще, повидимому, особенность всѣхъ высокогорныхъ областей. Ихъ мы наблюдали и въ Алайской долинѣ и въ Дарвазѣ и все время на Памирѣ.

Солнце здѣсь не золотитъ горизонта и нѣтъ здѣсь при закатѣ той игры румяныхъ и оранжевыхъ красокъ, къ которымъ мы привыкли и любуемся „на землѣ“. На большихъ высотахъ день не догораетъ, а чернѣетъ. Солнце покрывается мглой и въ видѣ свѣтлаго пятна опускается за горизонтъ, а день медленно чернѣетъ и переходитъ въ ночь.

Такія незамѣтныя, какъ-будто, особенности горной природы для жителей равнинъ, привыкшихъ къ инымъ картинамъ, при продолжительномъ пребываніи въ горахъ дѣлаются чувствительными.

Очень пріятно было послѣ четырехмѣсячнаго пребыванія на большихъ высотахъ увидѣть просторъ и пурпуровые закаты солнца на Аму-Дарьѣ.

Изслѣдованіе долины Дархарвака мы предполагали закончить 21 іюля прохожденіемъ перевала Курговади, но вечеръ 20-го не сулилъ ничего хорошаго на завтра.

Утромъ мы проснулись въ тучахъ. Сѣрыя облака отдѣльными клочьями ползли и клубились вокругъ по долинѣ. Выше на горахъ шелъ снѣгъ, въ долинѣ моросилъ дождь.

Ненастье разыгралось во всю. Двигаться въ такую погоду на неизвѣстный перевалъ не имѣло смысла, надо было пережидать.

Утро 22 іюля было ясно и свѣтло. До свѣту собравшись, выступили мы на перевалъ. Путь шелъ вверхъ по ручью Курговади*). Показался ледникъ**). Тропа вела правѣе и подымалась затѣмъ на его снѣжникъ. При подъемѣ на перевалъ мы встрѣтили довольно много народа, шедшаго въ Дарвазъ изъ долины Пянджа.

*) Рис. № 24.
**) Рис. № 25.

Рис. № 25. Ледникъ при подъемѣ на перевалъ Курговади съ сѣвера.

Рис. № 26. Перевалъ Курговади. Видъ на гребень перевала съ сѣверной стороны.

Туземцы любятъ въ дорогу, и особенно для прохожденія опасныхъ мѣстъ, собираться въ компаніи. Такая компанія, вѣроятно, и въ этотъ разъ проходила перевалъ.

Снѣгъ на Курговади твердый, движеніе имъ удобно. Есть трещины, но онѣ не широки.

Снѣгомъ идти приходится около 5 верстъ. Гребень перевала лежитъ между грядою скалъ, засыпанныхъ снѣгомъ, слѣва и небольшимъ холмомъ вправо*).

Спускъ идетъ краемъ другого ледника обращеннаго на югъ, но разобраться въ этомъ трудно, такъ какъ все засыпано пеленою снѣга**) и скрыто отъ человѣческихъ глазъ.***) Проводники упрямо заставляютъ держаться протоpенной людьми тропы, чтобы избѣгнуть возможности провала. Спускъ со снѣжнаго поля въ началѣ очень крутъ (версты 1½), но затѣмъ выходитъ въ широкую долину и удобенъ.****) На послѣднихъ 3—4 верстахъ передъ к. Курговади ущелье становится крутче, съуживается и загромождается камнями, между которыми и вьется тропа съ перевала.*****)

Вотъ въ глубокой долинѣ показалась впереди коричневая лента рѣки. «Панджъ», сказалъ мнѣ шедшій впереди проводникъ таджикъ. Это былъ Пянджъ, къ которому мы такъ долго стремились.******) На той сторонѣ Афганистанъ.

*) Рис. № 26.

**) Блескъ снѣговъ на перевалѣ Курговади при нашемъ прохожденіи въ солнечный день былъ такъ силенъ, что у одного нижняго чина сильно разболѣлись глаза и его пришлось лѣчить. Для перевадовъ надо имѣть дымчатые очки.

***) Рис. № 27 и 28.

****) Рис. № 29.

*****) Рис. № 30.

******) Развѣдка Панджа—приложеніе № 1.

Спертымъ, раскаленнымъ воздухомъ обдало насъ, не смотря на вечеръ, когда мы втянулись подъ зеленые купола тутовыхъ деревьевъ кишлака Курговади.

Привычка дышать холоднымъ чистымъ воздухомъ альпiйскихъ луговъ сказалась. Вчера и еще утромъ сегодня мы кутались отъ холода, а сейчасъ были бы рады всякому свѣжему дуновенiю вѣтерка.

Прошли кишлакъ и стали бивакомъ на берегу шумнаго и быстраго Пянджа *) Ширина его здѣсь была около 50 саж.

Перевалъ Курговади, не смотря на страхи, которые про него разсказывали туземцы, оказался вполнѣ удобенъ для вьючнаго движенiя. *Открытъ онъ три мѣсяца: iюль, августъ и сентябрь. Абсолютная высота его 14840 футовъ.*

Вообще, надо сказать, что въ поѣздкахъ никогда не слѣдуетъ руководствоваться разсказами мѣстныхъ жителей, ихъ можно принимать во вниманiе, особенно при провѣркѣ перекрестнымъ опросомъ, но строить на нихъ своихъ соображенiй не стоитъ. Необходимо все провѣрять. Провѣрка нужна не потому, что вездѣ нужно видѣть злой умыселъ обмана, нѣтъ, а потому, что каждый смотритъ со своей точки зрѣнiя.

Часто хулятъ путь или перевалъ только потому, что желаютъ провести по лучшему и т. п.

---

*) Рис. № 31.

Рис. № 27. Видъ съ гребня перевала Курговади на югъ.

Рис. № 28. Видъ съ гребня перевала Курговади на сѣверъ.

По Пянджу отъ Курговади до устья Ванча и отъ устья Ванча до Рохара.

Кишлакъ Курговади, расположенный въ глубокомъ ущельи, грязный, густо населенный, со скученными на небольшомъ клочкѣ земли постройками подъ густымъ сводомъ тутовыхъ деревьевъ, представлялъ изъ себя характерный кишлакъ долины Пянджа.

Закрытое ущелье рѣки, спертая атмосфера и тѣснота создаютъ въ нихъ ощущеніе какой-то духоты. Хочется выбраться изъ этого темнаго давящаго корридора отъ этихъ нагроможденныхъ другъ на друга построекъ и скалъ.

Пянджъ шумитъ все время, какъ огромный водопадъ, и отъ этого шума никуда не уйти.

Дорога отъ Курговади въ Рохаръ идетъ сначала по Пянджу, а затѣмъ выходитъ въ долину Ванча.

До кишлака Даштака она проходитъ въ глубокомъ и тѣсномъ ущельи. Отъ Даштака ущелье Пянджа расширяется и скоро сливается съ долиною Ванча, которая имѣетъ ширину отъ 1/4 до 2 верстъ

Путь по Пянджу—узкая тропа, которая лѣпится вдоль рѣки по крутымъ карнизамъ и балконамъ, представляя мѣстами возможность обрыва въ пропасть.*)

Ненадежной стороной его является легкость порчи. Стоитъ обрушиться какому-нибудь балкону и пока онъ не будетъ исправленъ путь прерванъ.

Если испортить такъ дорогу искусственно въ военное время впереди и сзади, то люди попав-

*) Рис. №№ 32, 33 и 34.

шіе на прерванный участокъ, очутятся въ критическомъ положеніи, такъ какъ въ сторону движеніе невозможно.

Ненадежность—вотъ основное свойство путей по Пянджу.

Что касается «опасности» балконовъ, о которой приходилось слышать, то балконъ опасенъ такъ-же, какъ и всякій мостъ,—если онъ не проченъ, но если онъ построенъ крѣпко, то онъ опасности не представляетъ.

Въ настоящемъ видѣ балконы по Пянджу вслѣдствіе непрочности допускаютъ возможность обвала, такъ какъ многіе изъ нихъ подгнили, а наблюденія за ними нѣтъ: пока не провалился —хорошъ!

Опасеніе за то, что можно упасть съ балкона въ сторону, можетъ имѣть мѣсто только для нервныхъ людей. Гораздо болѣе риска чѣмъ балконы должны, казалось-бы, представлять осыпи.

Осыпи на Пянджѣ достигаютъ огромной высоты и круто спускаются къ рѣкѣ. Идя по осыпи, никогда нельзя поручиться что не попадешь на оползень а разъ онъ произойдетъ, то путнику не миновать паденія въ быстрыя воды Пянджа. Но и эти случаи, вѣроятно очень рѣдки, такъ какъ дорога по Пянджу очень хорошо проторена.

По выходѣ къ устью Ванча дорога идетъ вверхъ по широкой долинѣ этой рѣки и вполнѣ удобна для вьючнаго движенія.

Долина Ванча въ общемъ производитъ зажиточное впечатлѣніе.

По Пянджу и Ванчу населеніе—осѣдлые таджики—частью шіиты, частью суниты.

Рис. № 30. Видъ на спускъ съ перевала Курговади къ долинѣ р. Пянджа.

Рис. № 29. Видъ на подъемъ на перевал Курговади съ юга.

Главное занятіе ихъ—земледѣліе Сѣютъ то же, что и въ сѣверномъ Дарвазѣ: пшеницу, ячмень, просо, клеверъ, хлопокъ и т. п. Риса не видно, его здѣсь получаютъ изъ Бадахшана. Тутъ является и у всего припянджскаго населенія серьезнымъ подспорьемъ пропитанія, которое тоже отличается бѣдностью, почему ни на какія продовольственныя средства для большого отряда и здѣсь разсчитывать нельзя.

По ту сторону Пянджа поднимаются горы Афганскаго Дарваза. Виднѣлись кишлаки такого-же типа, какъ и съ этой стороны.

Въ Рохарѣ мы подошли къ подножію перевала Гушхонъ, который являлся серьезнымъ испытаніемъ на нашемъ дальнѣйшимъ пути.

Рохаръ, гдѣ находится резиденція Бухарскаго «амлякдара», большой, зеленый и сравнительно богатый кишлакъ, окруженный полями.

Долина Ванча здѣсь шириною до 2 верстъ и мѣстность носитъ веселый, открытый характеръ.

Переправа черезъ Ванчъ по пути отъ Рохара на перевалъ Гушхонъ производится по очень старому и ветхому мосту,*) который сильно качается и еле выдерживаетъ одну выочную лошадь.**)

Черезъ перевалы Гушхонъ и Одуди.

Ущелье ведущее на Гушхонъ отходитъ отъ кишлака Гишуна, расположеннаго противъ Рохара на лѣвомъ берегу рѣки, и круто поднимается

*) *Рис. № 35.*

**) Туземцы, чтобы лошадь отъ качанія моста не свалилась въ рѣку, подерживаютъ ее сзади за хвостъ.

къ перевалу. Стѣнами стоятъ скалы по сторонамъ узкой тропы, вьющейся по дну этой каменной щели. Чѣмъ выше тѣмъ ущелье дѣлается болѣе открытымъ и наконецъ выходитъ въ полосу луговъ. Здѣсь, невдалекѣ отъ гребня перевала, расположилась небольшая лѣтовка.

Маленькій ручеекъ воды, беря начало въ снѣжной лавинѣ не успѣвшей стаять, проходилъ мимо и спускался въ долину.

Трудность Гушхона заключается въ его крутости: на него приходится карабкаться, какъ на стѣну. Для того, чтобы облегчить преодолѣніе перевала для лошадей его проходятъ съ сѣверной стороны, обыкновенно, въ два дня.

Ночь съ 26 на 27 іюля мы провели подъ переваломъ у лѣтовки.

Подниматься на гребень его рекомендуется до солнца, чтобы онъ не успѣлъ оттаять, такъ какъ днемъ движеніе по глинянымъ оползнямъ слишкомъ тяжело.

Свѣтало, когда мы выступили на перевалъ. Онъ оказался такъ крутъ, что около $1^{1}/_{2}$ верстъ пришлось поднимател пѣшкомъ.

Бѣдные вьючные кони бились подъ грузами; не оставалось ничего, какъ большинство изъ нихъ развьючить и вьюки перенести на рукахъ. Для этой цѣли насъ сопровождали на перевалъ 13 человѣкъ таджиковъ изъ кишлака Гишуна, предусмотрительно высланныхъ оттуда за нами бухарской администраціей. Безъ помощи этихъ людей мы, конечно, не были-бы въ состояніи пройти Гушхонъ. Надо удивляться силѣ и выносливости таджиковъ, которые, неся на спинѣ часто до пяти пудовъ, свободно поднимаются по такимъ крутизнамъ, гдѣ лошадь отказывается идти дальше. Большая *абсолютная*

Рис. № 31. Рѣка Пянджъ у кишлака Курговади (видъ вверхъ по рѣкѣ).

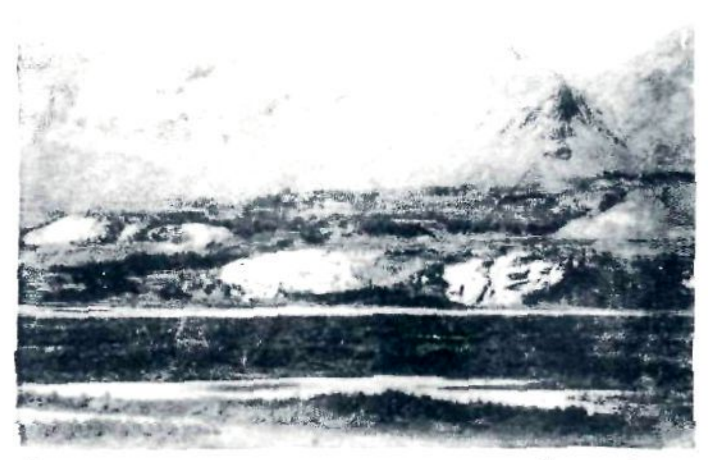


Рис. № 39. Видъ на афганскую крѣпость Кала и-баръ-Панджъ съ нашего берега рѣки Пянджа (Памиръ).

*высота Гушхона 14496**) тоже является одной изъ немаловажныхъ причинъ трудности перевала, такъ какъ рѣдкая атмосфера высокихъ мѣстъ затрудняетъ дыханіе и вызываетъ отдышку, а у нѣкоторыхъ и горную болѣзнь — „тутэкъ»**) Горная болѣлнь выражается въ затрудненности дыханія, серцебіеніи, боли въ головѣ и наконецъ обморокѣ.

Лучшее лѣченіе, конечно, спустить заболѣвшаго скорѣе ниже въ долину. Иногда горная болѣзнь выражается еще въ кровотеченіи изъ носа и изъ ушей, или въ трескѣ въ ушахъ. Въ нашей партіи не было ни разу серьезныхъ заболѣваній, но небольшую головную боль на значительныхъ высотахъ мы испытывали почти всѣ.***)

Голова болитъ обыкновенно послѣ спуска съ высоты въ долину, при чемъ чувствуется и какое-то оглушеніе.

Самымъ вѣрнымъ средствомъ для предохраненія себя отъ горной болѣзни надо считать отсутствіе рѣзкихъ и быстрыхъ движеній. Если все дѣлать медленно и не волноваться, то дѣятельность серца и легкихъ не повышается, и вліяніе рѣдкой атмосферы почти не чувствуется.

Стоитъ сдѣлать, быстрое и особенно рѣзкое движеніе, какъ большая абсолютная высота немедленно даетъ себя знать, сейчасъ—же почувствуется недостатокъ воздуха.

Мы уже почти всѣ поднялись на перевалъ Гушхонъ, какъ произошло событіе омрачившее наше настроеніе. Верховой конь одного изъ

---

*) По нашему опредѣленію 14660.

**) *Туземное названіе горной болѣзни.*

***) У одного человѣка было разъ небольшое кровотеченіе изъ носа.

конно-охотниковъ конвоя, дѣлая послѣднее усиліе, чтобы вскочить на обнаженный каменный гребень перевала, завязъ задними ногами въ снѣгу, перевернулся и полетѣлъ черезъ голову внизъ туда, откуда мы начали нашъ подъемъ. Бѣдное животное пыталось нѣсколько разъ задержаться о выступы скалъ, но скользкая поверхность снѣжной лавины увлекала его дальше и дальше. Уже мертвымъ нашли его внизу наши таджики, спустившіеся за сѣдломъ.

По южную сторону Гушхона дорога проходитъ небольшое снѣжное поле (длиною около 1 версты) и наконецъ спускается по крутой каменистой осыпи въ ущелье, выводящее въ долину Язгулема къ кишлаку Джамаку.

Что представляетъ изъ себя снѣжное поле, ледникъ покрытый снѣгомъ или снѣжникъ, сказать трудно. Открытъ Гушхонъ съ середины іюня по середину сентября.

Долина Язгулема уже болѣе закрыта чѣмъ долина Ванча. Ширина долины Язгулема вообще не болѣе версты.

Ширина рѣки колеблется отъ 4 до 15 саж.

Отъ Памира насъ отдѣляла гряда высокаго снѣжнаго Бартанго—Язгулемскаго хребта. Послѣдній на нашемъ пути перевалъ Одуди былъ и самымъ серьезнымъ.

Подъемъ на Одуди начинается отъ кишлака Матрауна, расположеннаго на Язгулемѣ въ 19 верстахъ ниже Джамака.

Дорога къ Матрауну отъ Джамака идетъ долиной Язгулема, три раза переходя рѣку по очень жиденькимъ и ветхимъ мостамъ.

Рис. № 32. Одинъ изъ балконовъ по дорогѣ вдоль праваго берега р. Пянджа близъ к. Пошхарва.

Передъ кишлакомъ Андербагомъ есть небольшой, но очень трудный карнизъ, по которому вьюки надо нести на рукахъ*).

Отъ Андербага до Матрауна дорога, за исключеніемъ мостовъ, какъ вьючная вполнѣ хороша.

Отъ Матрауна черезъ перевалъ Одуди до к. Кала-и-Вамара 37 верстъ, почему прохожденіе перевала приходится дѣлать съ ночевкой подъ нимъ. Послѣднее вызывается еще и тѣми соображеніями, чтобы пройти перевалъ до полнаго восхода солнца, такъ какъ снѣгъ на Одуди отличается мягкостью и, будучи разогрѣтъ солнцемъ, плохо выдерживаетъ лошадь.

Въ долинѣ Язгулема намъ впервые пришлось обратить вниманіе на интересное растеніе, изъ сѣмянъ—котораго туземцы дѣлаютъ свѣчи. Это растеніе около одного аршина ростомъ, твердое и колючее съ довольно большими желтыми цвѣтами, семейства, повидимому, сложноцвѣтныхъ.

Туземцы сѣютъ его на поляхъ. Сѣмена этого растенія, содержащія много маслянистыхъ веществъ, толкутся и получившейся мягкой маслянистой массой обмазываются тоненькія палочки, которыя и горятъ какъ свѣчи**).

Растеніе это приходилось видѣть у кишлаковъ и на Памирѣ.

Давъ въ Джамакѣ лошадямъ отдыхъ, 29-го іюля мы перешли въ Матраунъ, а 30 поднялись подъ перевалъ Одуди.

Дорога отъ Матрауна до Одуди идетъ узкимъ ущельемъ небольшой рѣчки.

*) Рис. № 36.

**) Небольшой гербарій, собранный во время поѣздки, пожертвованъ въ Ташкентскій Наслѣдника Цесаревича кадетскій корпусъ. Въ немъ есть экземпляръ и этого растенія

По мѣрѣ подъема относительное командованіе высотъ по сторонамъ уменьшается и мѣстность дѣлается болѣе открытой. Такое видоизмѣненіе обстановки замѣчается вообще на всѣхъ перевалахъ. Чѣмъ ниже мѣстность тѣмъ больше относительное командованіе окружащихъ горъ и обратно.

Въ ущельи, которымъ мы поднимались, на нѣкоторой высотѣ обращаетъ на себя вниманіе довольно большое количество березовыхъ деревьевъ. Сѣверное дерево на далекомъ югѣ избираетъ для себя подходящій климатъ, пользуясь абсолютной высотой мѣста. Здѣсь оно какъ и на сѣверѣ испытываетъ и трескучіе морозы и зимнія бури.

Ночевать мы остановились подъ самыми снѣгами на небольшомъ холмѣ, покрытомъ плотной низкорослой зеленой травой*). Недостаткомъ нашего бивака, находившагося выше зоны древесной растительности, было отсутствіе топлива.

Взятыя съ собой въ небольшомъ количествѣ изъ ущелья дрова были быстро сожжены. Пришлось всѣмъ заняться сборомъ кизяка. Благо мѣсто было нахожено скотомъ и кизякъ въ небольшомъ количествѣ имѣлся.

Въ такихъ только положеніяхъ можно понять значеніе этого топлива, являющагося на помощь тогда, когда другого нѣтъ. Оставаться безъ горячаго чая въ холодный вечеръ на высо-

*) Горы Дарваза и Западнаго Памира отличаются удивительною безжизненностью: ни одной пташки не видно, ни одного звѣрька. Только подъ перевалами Гушхономъ и Одуди удалось увидѣть птицъ. Это были улары—горныя индѣйки. Мелодичный свистъ ихъ слышался все время съ сосѣднихъ скалъ. Они держатся только на огромныхъ абсолютныхъ высотахъ.

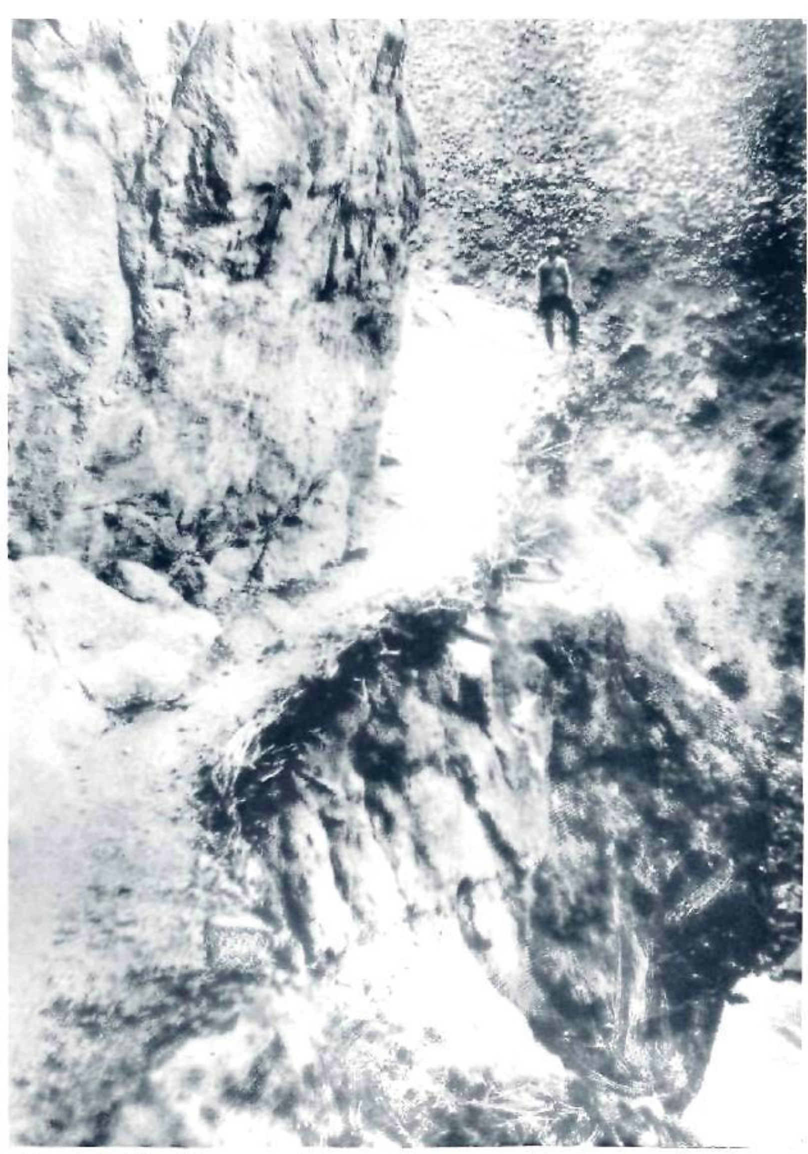


Рис. № 33. Круглый балконъ по дорогѣ вдоль праваго берега рѣки Пянджа выше кишлака Пошхарва. Внизу подъ скалой бѣлѣетъ стремнина рѣки. За стоящимъ на балконѣ человѣкомъ видна скалистая стѣна противоположнаго берега рѣки..

тѣ 10 тысячъ футовъ не хотѣлось. Мы и такъ уже въ теченіи нѣсколькихъ дней терпѣли въ чаепитіи лишеніе—не было сахара.

Въ пути, гдѣ чайничанье представляетъ особое удовольствіе и гдѣ недостатокъ вообще питанія хоть немного восполняется сахаромъ, отсутствіе его чувствительно.

Насталъ вечеръ Черныя тучи начали заволакивать небо и клубиться у перевала.

Въ горахъ тучи всегда жмутся къ большимъ высотамъ, гдѣ погода въ теченіи дня смѣняется помного разъ. Мы съ тревогой слѣдили за тѣмъ, какъ горѣвшія уже надъ нашими головами на темномъ небѣ звѣзды одна за другой скрывались за облаками. Если на перевалѣ будетъ непогодь туземцы не пойдутъ, да и трудно идти, а оставаться здѣсь тоже нельзя.

Легли спать. За ночь погода просвѣтлѣла. Разсвѣтало, когда мы двинулись къ перевалу. Поднялись на снѣжное поле, покрывавшее ледникъ, и правымъ краемъ его прошли до глубокаго голубого ледниковаго озера, за которымъ путь сворачивалъ по снѣжному косогору вправо. При подъемѣ по этому косогору, гдѣ пришлось подниматься по одиночкѣ, держась за хвосты своихъ коней, одинъ изъ нашей партіи былъ сбитъ съ ногъ лошадью шедшаго сзади стрѣлка.

Только благодаря тому, что пострадавшій не выпусилъ хвоста, добрый конь, почуявъ опасность, подхватилъ и вынесъ его наверхъ. Не удержись—крутой снѣжный откосъ спускался прямо въ озеро, откуда уже не было-бы возврата.

Взобрались на новое снѣжное поле, лежавшее выше. Пошли имъ. Какія-то огромныя снѣжныя нагроможденія виднѣлись влѣво. Направо скалы и тоже снѣга. Трудно было разобраться

въ томъ, что подъ ногами: попадались трещины, въ нихъ обнажался ледъ. Трещины узкія и длинныя. Гребень перевала совсѣмъ пологій.

Пройдя его дорога поворачиваетъ вправо и идетъ мимо второго ледниковаго озера, за которымъ скоро спускается со снѣжнаго поля, въ открытую широкую ложбину, покрытую лугами.

Здѣсь имѣется двѣ лѣтовки, третья—ниже въ ущельи.

Пройдя отъ снѣжнаго поля около 5 верстъ въ юго-восточномъ направленіи, путь сворачиваетъ на югъ въ узкое каменистое ущелье, которымъ и доходитъ до самаго Кала-и Вамара.

Открытъ перевалъ Одуди съ середины или конца іюня по начало или середину сентября, въ зависимости отъ состоянія погоды.

Общая длина снѣжнаго покрова на немъ отъ 4—5 верстъ. *Абсолютная высота перевала 14668 футовъ.*

Преодолѣвъ Одуди, мы достигли территоріи Памира.

Отъ Кала-и-Вамара до Хорога.

Въ Кала-и-Вамарѣ мы снова вышли на Пянджъ, съ которымъ не разставались уже до самаго Хорога. На спускѣ къ Кала-и-Вамару изъ ущелья видна впереди его коричневая полоса. Здѣсь онъ имѣлъ въ ширину болѣе полуверсты.

Долина Пянджа у Кала-и-Вамара своей населенностью, открытымъ зеленымъ видомъ и шириной производитъ самое пріятное впечатлѣніе.

Къ неблагопріятнымъ сторонамъ ея надо отнести злѣйшія лихорадки, которыя свирѣпст-

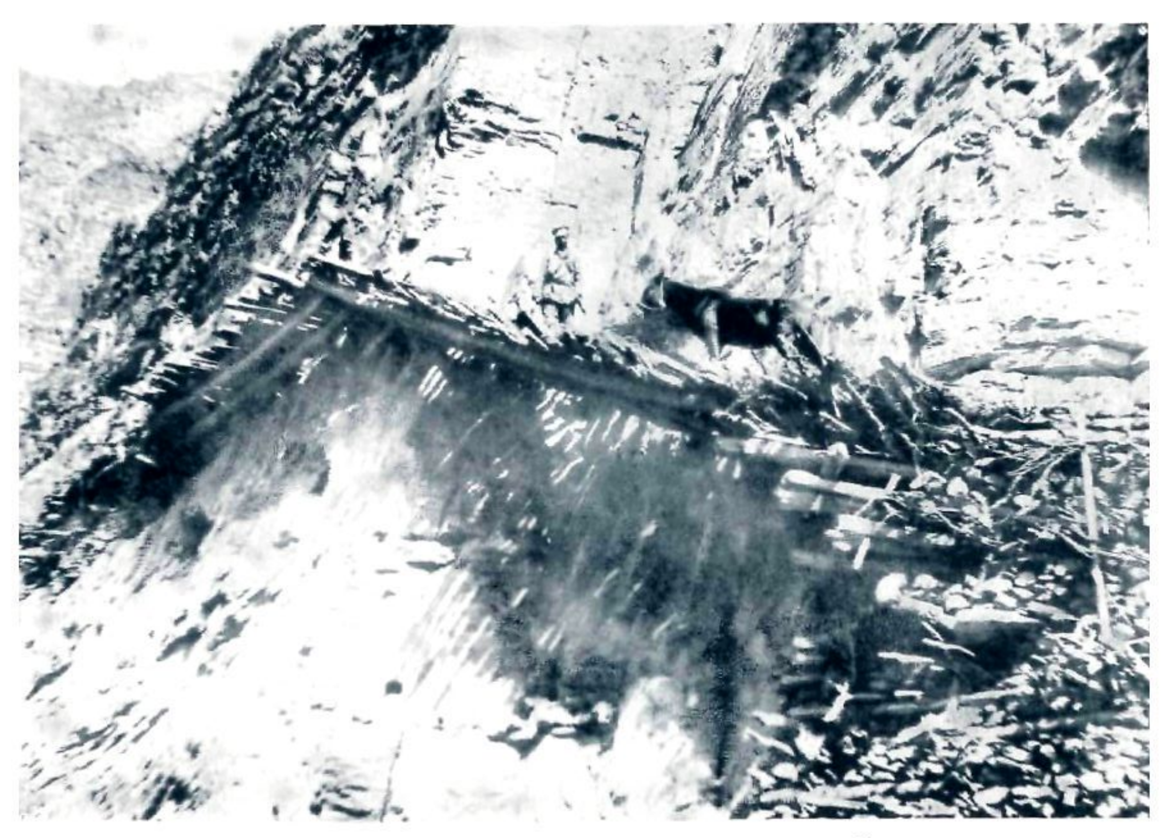


Рис. № 34. Досчатый балконъ по пути вдоль праваго берега рѣки Пянджа выше кишлака Пошхарва (выше круглаго балкона Рис. № 33).

вуютъ здѣсь и ниже до к. Шида послѣ спада водъ Пянджа. Вслѣдствіе низкаго положенія дна долины задерживающаяся вода образуетъ вдоль праваго берега рѣки рядъ болотъ, которыя загниваютъ и являются ядовитыми очагами маляріи.

Въ Кала-и-Вамарѣ есть старая афганская крѣпость, могущая и сейчасъ служить прекраснымъ опорнымъ пунктомъ для обороны противъ противника не снабженнаго артиллеріей.*)

Крѣпость эта въ настоящее время въ вѣдѣніи Памирскаго отряда и охраняется старикомъ таджикомъ, у котораго отъ нея ключи.

Около крѣпости разведенъ отличный фруктовый садъ, откуда фрукты возятся для Памирскаго отряда, въ Хорогъ. Такой крупный урюкъ, какой мы ѣли въ Кала-и-Вамарѣ, трудно найти и въ равнинныхъ мѣстахъ Туркестана.

Время созрѣванія фруктовъ однако сильно отстаетъ.

Урюкъ въ Кала-и-Вамарѣ созрѣваетъ въ концѣ іюля—началѣ августа, а въ Ташкентѣ онъ появляется уже въ концѣ мая—началѣ іюня.

Къ западу отъ крѣпости вдоль берега Пянджа разстилается отличная зеленая луговина, могущая служить хорошимъ подножнымъ кормомъ. Сюда съ этой цѣлью нѣкоторые годы ходили казаки изъ Хорога.

Населеніе по южную сторону Бартанго-Язгулемскаго хребта имѣло гораздо болѣе культурный обликъ, чѣмъ въ Дарвазѣ. Здѣсь уже успѣло сказаться русское вліяніе.

*) Рис. № 37.

Нашъ маленькій Памирскій отрядъ, заброшенный на отдаленную окраину, въ этомъ отношеніи сдѣлалъ свое дѣло. Отъ насъ здѣсь не бѣжали дѣти и женщины такъ, какъ въ Дарвазѣ, гдѣ населеніе дико и нѣсколько фанатично.

Доброе обаяніе русскаго имени на Памирѣ чувствуется на каждомъ шагу.

Рѣка Бартангъ, переправа черезъ которую намъ предстояла на дальнѣйшемъ пути въ Хорогъ, впадаетъ въ Пянджъ верстахъ въ 2-хъ выше Кала-и-Вамара.

Въ низкую воду черезъ Бартангъ нѣсколько выше устья есть бродъ, но въ половодье переправа возможна только на гупсарахъ.*)

Туземцы переправляются большею частью *въ одиночку вплавь, лежа на гупсарѣ.*

Грузы или людей, не желающихъ плыть въ водѣ, переправляютъ на гупсарныхъ плотикахъ.

Такой плотикъ представляетъ изъ себя легкую клѣтчатую раму, къ которой привязывается, обыкновенно, 12 или 18 гупсаровъ надутыхъ воздухомъ.

Плотикъ съ гупсарами опускается въ воду, а сверху покрывается кошмой и оборудованіе его готово. Управляется онъ двумя людьми, плывущими на отдѣльныхъ гупсарахъ рядомъ съ нимъ и проталкивающихъ его постепенно къ другому берегу.

Пловцы работаютъ, главнымъ образомъ, ногами, толкаясь по лягушечьи, а руками держатся за плотъ.**)

---

*) Гупсаръ—баранья шкура безъ шерсти надутая воздухомъ. Въ одномъ мѣстѣ въ гупсарѣ имѣется отверстіе, затыкаемое деревянной пробкой. Черезъ это отверстіе туземцы дополняютъ гупсаръ воздухомъ даже во время плаванія, такъ какъ нѣкоторые гупсары плохо держатъ воздухъ.

**) Рис. № 38.

Рис. № 35. Мостъ черезъ р. Ванчъ у кишлака Рохара (видъ внизъ по рѣкѣ)

Для переправы нашей партіи у к. Шуджана было приготовлено два плота.

Утромъ 2 августа мы выступили изъ Кала-и-Вамара къ мѣсту переправы

Сначала рѣшено было переправить вещи и лошадей, а затѣмъ уже плыть самимъ.

Подъемную силу каждаго плота, судя по тому что на нихъ накладывали туземцы, можно считать около 12 пудовъ.

Бартангъ у своего впаденія въ Пянджъ имѣлъ размѣры болѣе полуверсты, у Шуджана онъ выходитъ изъ тѣсноты и уже, ширина его здѣсь сажень 100, но теченіе еще болѣе бурно, чѣмъ въ устьѣ.

Переправу производятъ у Шуджана потому, что здѣсь нѣсколько ниже, на томъ берегу есть мѣста удобныя для приставанья.

Лошадей нашихъ таджики съ крикомъ и воплями переправили вплавь. Пришлось повозиться съ нѣкоторыми конями, которые не хотѣли плыть къ тому берегу.

Вьюки были перевезены въ нѣсколько рейсовъ, при чемъ каждому плотику пришлось возвращаться назадъ.

Послѣдними переправились мы съ Хоревымъ, однимъ стрѣлкомъ и рушанскимъ волостнымъ,**) который провожалъ насъ отъ Кала-и-Вамара въ Хорогъ.

Волостной предложилъ высадиться не тамъ, гдѣ высадились наши люди и лошади, а въ 2-хъ верстахъ ниже у кишлака Ахдзыу, что было по его мнѣнію удобнѣе. Едва оттолкнули наши плоты отъ берега, какъ стремительное теченіе подхватило и понесло ихъ внизъ.

---

*) По два человѣка на каждомъ плотикѣ.

Сидя на такомъ легкомъ суднѣ, чувствуешь себя совершенно игрушкой въ рукахъ стихіи. Какъ панорама проходили мимо берега. Вотъ нашъ вьючный караванъ уже тянется по тому берегу, мы его обгоняемъ. Нѣкоторые изъ плывшихъ около плотовъ таджиковъ иногда отдѣлялись въ сторону, внимательно осматривали фарватеръ, и опять брались руками за плотъ. Опадавшіе гупсары наполнялись немедленно воздухомъ, за этимъ тщательно слѣдили. Скоро плоты стали приближаться къ тому берегу, продолжая нестись внизъ. Наконецъ близко, схватились за камень и притянулись. Оригинальное плаваніе было совершено вполнѣ успѣшно. Мы высадились у зеленой тутовой рощи кишлака Ахдзыу. Черезъ нѣсколько времени подошли и вьюки.

Переправу на гупсарахъ въ общемъ надо считать очень удобной, но она требуетъ искусныхъ пловцовъ и трудна для нихъ въ холодное время. Зимой не многіе выдерживаютъ ледяную воду.

Послѣдняя преграда на нашемъ длинномъ пути на Памиръ была пройдена.

Ночь со 2-го на третье августа мы провели въ Пасъ-Боджу. Дорога отъ переправы черезъ Бартангъ до Хорога идетъ все время берегомъ Пянджа и вполнѣ удобна для вьючнаго движенія. Послѣ безжизненныхъ и оголенныхъ скалъ Дарваза горы западнаго Памира показались намъ и оживленнѣе и ниже.

По дорогѣ встрѣчалось много древовидныхъ кустарниковъ: джида, облепиха, шиповникъ. Кишлаки особенно тонули въ садахъ. Урюкъ выше отъ Кала-и-Вамара однако еще не созрѣлъ и былъ зеленъ.

Пянджъ на Памирѣ совсѣмъ не былъ похожъ на себя въ Дарвазѣ: мѣстами онъ и здѣсь съуживался и бурлилъ, но вообще былъ шире, часто разливался и принималъ зеркальный видъ равнинной рѣки, струясь безъ шуму.

Чѣмъ ближе къ Хорогу, тѣмъ горы становились какъ будто все ниже и ниже, а мѣстность дѣлалась все болѣе открытой, это особенно было замѣтно въ широкой долинѣ у Кала-и-баръ-Пянджа.*)

На уменьшеніе относительнаго командованія горъ наибольшее вліяніе оказываетъ здѣсь вѣроятно большая абсолютная высота долинъ, которая увеличивается по мѣрѣ движенія вверхъ по Пянджу.

Солнце 3-го августа было еще надъ горизонтомъ, когда мы подъѣзжали къ Хорогу.**)

Дальній путь былъ оконченъ.***)

Постъ Хорогъ стоитъ въ долинѣ рѣки Гунта верстахъ въ 3½ отъ его сліянія съ Пянджемъ. Подъѣзжая къ посту, бросаются въ глаза на камняхъ большія надписи бѣлой краской: „стрѣлокъ такого-то Туркестанскаго баталіона" и годы пребыванія въ отрядѣ. Очевидно у Памирцевъ есть стремленіе запечатлѣть чѣмъ-либо свое пребываніе на Памирѣ. Въ одномъ мѣстѣ въ

*) Кала-и-баръ-Пянджъ, афганская крѣпость—квадратная кала, расположена на лѣвомъ берегу Пянджа верстахъ въ 5 ниже устья р. Гунта. Кала стоитъ совершенно открыто на берегу рѣки и отлично видна съ нашей стороны. Гарнизонъ ея рота пѣхоты. Рис. № 39.

**) Рис. № 40.

***) Отъ Скобелева до Хорога черезъ Дарвазъ 535 в, нерехній путь до Лангара (въ Ваханѣ) пройдено было 700 верстъ.

кишлакѣ Хорогѣ я видѣлъ на камнѣ надпись: „среди друзей!“ и подпись. Хорошо, если Памирскій отрядъ будетъ себя чувствовать такъ въ дали отъ родины. Это въ его рукахъ.

Кратній общій обзоръ пути Скобелевъ—постъ Хорогъ (Памиръ).

Разсматривая въ общемъ пройденный путь отъ Скобелева до Хорога протяженіемъ около 535 верстъ, его можно по трудности раздѣлить на слѣдующія части: отъ Скобелева до Караула онъ колесный, далѣе отъ Караула до к, Курговади вьючный средней трудности (на перевалахъ труденъ, мѣстами вдоль долинъ рѣкъ легокъ), отъ Курговади до Кала-и-Вамара очень трудный вьючный и далѣе отъ Кала-и-Вамара до Хорога легкій вьючный.

Вода почти всюду (нѣтъ только осенью на сѣверномъ склонѣ перевала Гушхона).

Подножнымъ кормомъ надо считать обезпеченной лишь первую половину пути (за исключеніемъ части Алайскаго хребта) до перевала Гардани-Кафтара, во второй части пути отъ перевала Гардани-Кафтара до Хорога подножнаго корма мало, онъ есть лишь мѣстами (у переваловъ, у Кала-и-Вамара, въ боковыхъ ущельяхъ).

Топливо въ общемъ найдется. Населеніе до Караула сарты и таджики, далѣе до перевала Гардани-Кафтара—киргизы и только отъ Ачикъ-Алмы до Мукъ-Су (собственно до плоскогорья Кара-Шуры) немного таджиковъ. На второй половинѣ сплошь таджики

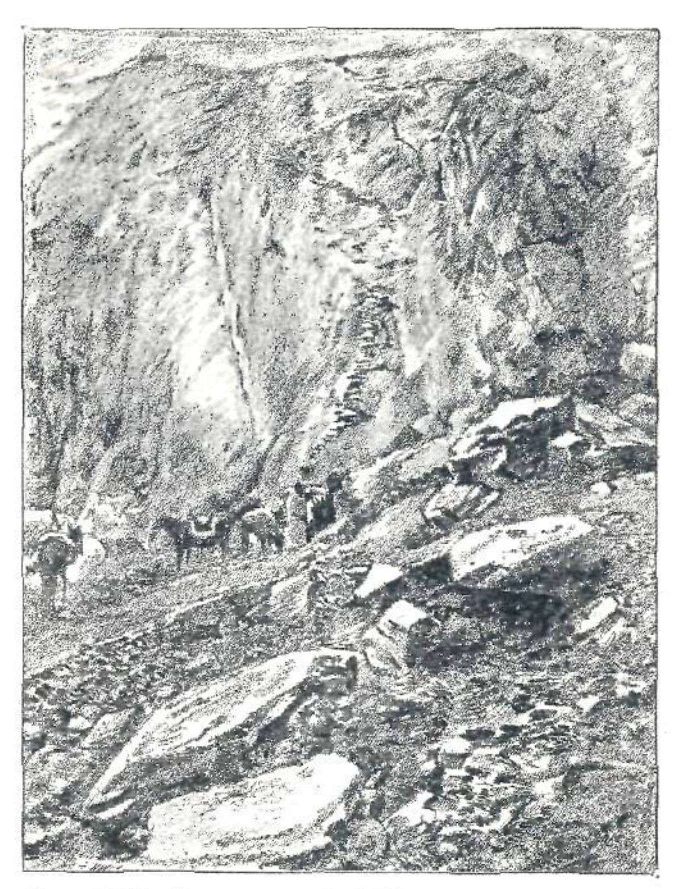


Рис. № 36. Карнизъ на рѣкѣ Язгулемъ ниже кишлака Джамава

Селеній отъ Караула до Ачикъ-Алмы нѣтъ, есть лишь киргизскія зимовки. Отъ Ачикъ-Алмы до подъема на Кара-Шуру (у Мукъ-Су) есть кишлаки таджиковъ, далѣе на плоскогоріи до перевала Гардани-Кафтаръ лишь киргизскіе аулы.

Въ Дарвазѣ и далѣе до Хорога населеніе живетъ по кишлакамъ. Осѣдлое населеніе въ массѣ крайне бѣдно и лишь мѣстами по Пянджу и Ванчу возможно расчитывать на кой-какія мѣстныя средства для самой незначительной конной партіи до взвода. Въ первой половинѣ пути до Гардани-Кафтара у киргизъ можно добыть скотъ.

Въ общемъ, путь, хотя мѣстами и труденъ и представляетъ много серьезныхъ преградъ, вполнѣ проходимъ для войскъ съ вьючными обозами и горной артиллеріей, въ особенности, если его немного разработать и пользоваться мѣстными жителями, какъ проводниками и отчасти носильщиками.

Главное затрудненіе не физическія трудности, а снабженіе отряда продовольствіемъ и фуражемъ, что исключаетъ возможность вести по указанному пути операціи большими силами.

Положеніе облегчится, если по пути заранѣе устроить склады продовольствія и фуража.

Путь на всемъ протяженіи, какъ сквозной, проходимъ только въ теченіе времени съ середины или конца іюня по начало или середину сентября (время открытія наиболѣе высокихъ переваловъ*).

---

*) Описаніе пути отъ Скобелева черезъ Дарвазъ до Хорога по участкамъ—приложеніе № 3.

III. На Памирѣ.

Постъ Хорогъ расположенъ на мамомъ берегу красивой голубой рѣки Гунта, бурно несущаго свои воды въ Пянджъ.

Ширина Гунта у Хорога около 20 саженъ. Постройки поста скучены и лѣпятся по площадкамъ, спускающимся къ рѣкѣ, но въ общемъ постъ производитъ симпатичное впечатлѣніе. Кругомъ разбросаны сакли таджиковъ закрытыя зеленью тутовыхъ деревьевъ. У сакель поля. Около поста тоже есть посѣвная земля, на которой разведенъ огородъ. Въ разстояніи около версты отъ поста внизъ по Гунту выстроенъ небольшой базарчикъ; пріютъ пріѣзжающихъ сюда купцовъ изъ Оша, Кашгара и Афганистана. Базарчикъ очень бѣдный, но все-же на немъ можно достать кой-какія дешевыя матеріи, халаты, сахаръ, рисъ и т. п. На посту имѣется, кромѣ того, своя лавочка съ необходимыми товарами и даже предметами роскоши до конфектъ включительно.

Гарнизонъ поста небольшой: 2 офицера, 1 врачъ, 38 стрѣлковъ, 20 казаковъ, 2 ротныхъ фельдшера и 2 пулемета Гатлинга.

Въ Хорогѣ же живетъ и Начальникъ Памирскаго отряда, которымъ при нашемъ проѣздѣ въ 1907 году былъ Подполковникъ Кивэкэсъ, очень любезно принявшій и пріютившій насъ на своемъ посту.

Переправа черезъ Гунтъ у Хорога производится по мосту, который расположенъ верстахъ

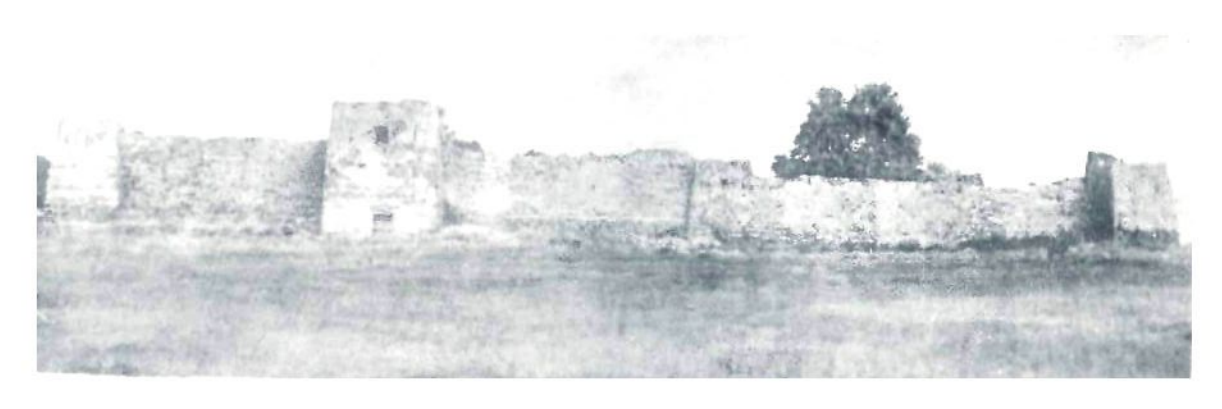


Рис. № 37. Старая афганская крѣпость Кала-и-Вамаръ.

въ двухъ выше поста*). По немъ можно проѣзжать верхомъ, но такъ какъ онъ очень легокъ, то качается. Черезъ этотъ мостъ идетъ путь отъ Хорога въ Ишкашимъ.

Въ предѣлахъ Памира наша партія пробыла почти весь августъ. Пользуясь этимъ временемъ, мы со студентомъ, взявъ съ собой одного вѣстового, совершили поѣздку вверхъ по Пянджу на наши посты Ишкашимъ и Лянгаръ (въ Ваханѣ). Вьючные кони и остальные люди остались отдыхать въ Хорогѣ.

Дорога отъ Хорога до Ишкашима имѣетъ совершенно тотъ-же характеръ, какъ и отъ Кала-и-Вамара къ Хорогу.**) Съ одной стороны стѣнами горъ, съ другой Пянджъ, который, то рвется между скалами въ проходѣ шириной всего отъ 5 до 10 саженъ, то, разливаясь на пространство до 1 версты, успокаивается и покрывается зелеными островами, поросшими облепихой.

Ширина долины его на этомъ протяженіи отъ $^1/_4$ до 3 верстъ.

Постъ Ишкашимъ, такого же типа, какъ и Хорогъ: низенькіе бѣленькіе домики съ плоскими крышами. Никакихъ оборонительныхъ сооруженій на обоихъ постахъ не имѣется.

Мѣстность у поста Ишкашима, вслѣдствіе широкаго здѣсь разлива Пянджа и зарослей, отличается лихорадками.

---

*) Рис. №№ 41 и 42.

**) Въ урочищѣ „Барджиръ" намъ пришлось съ большимъ трудомъ обходить по скалѣ размытый Пянджемъ участокъ дороги. Лошадей можно было провести только афганскимъ берегомъ для чего ихъ переправляли туда вплавь. (Рис. № 44) На обратномъ пути изъ Вахана въ Хорогъ, ввиду небольшого спада воды въ Пянджѣ, мы черезъ это мѣсто прошли уже низомъ у самой рѣки, держась руками за выступы камней. (Рис. № 43).

Верстахъ въ двадцати къ югу отъ русскаго Ишкашима близь впаденія въ Пянджъ рѣчки Гоунъ-дары*) расположенъ афганскій Ишкашимъ. Кала квадратной формы. Кала эта имѣетъ, повидимому, назначеніе прикрыть дорогу съ нашего Памира на Зебакъ

Гарнизонъ калы—рота пѣхоты.

Выше Ишкашима по Пянджу начинается страна, которая носитъ названіе Вахана. Южной естественной границей Вахана является снѣжный Гиндукушъ.**) Долина Пянджа въ Ваханѣ отличается особенной шириной, отъ 3 до 6 верстъ, и открытостью.***) Послѣднему не препятствуютъ и высокія горы ее ограждающія, такъ какъ абсолютная высота и самой долины велика и достигаетъ у сліянія Ваханъ-Дарьи съ рѣкой Памиромъ почти 10 тысячъ футъ Путь по Вахану, не смотря на присутствіе карнизовъ****) допускаетъ движеніе колесной артиллеріи.

Ширина Пянджа, какъ и ниже, сильно измѣняется отъ нѣсколькихъ саженъ (5—10) до 1 вер. и даже болѣе. Въ широкихъ мѣстахъ обыкновенно много песчаныхъ острововъ, покрытыхъ кой-гдѣ зарослями облепихи.

Общій характеръ Вахана пустынный; оазисами въ немъ являются лишь кишлаки, погруженные въ зелень все тѣхъ же тутовыхъ деревьевъ. Только небольшой участокъ отъ Змудека до Вранга отличается богатствомъ полей и растительностью. Долина рѣки здѣсь низменна, болотиста

---

*) Рис. № 45.

**) Многіе туземцы Вахана, съ которыми приходилось говорить, совершенно незнакомы со словомъ „Гиндукушъ“.

***) Рис. № 48.

****) Рис. № 46.

Рис. № 38. Переправа на гупсарахъ черезъ рѣку Бартангъ у кишлака Шуджана (близъ кишлака Кала-и-Вамара).

и покрыта муравой. Кругомъ видно много селеній и скота на подножномъ кормѣ. Наиболѣе зажиточный видъ имѣетъ мѣстность у кишлака Ямчина. Къ особенностямъ долины Пянджа въ Ваханѣ надо отнести присутствіе мѣстами переносныхъ сыпучихъ песковъ. Такіе пески есть верстахъ въ 3—4 выше Шитхарва. По пескамъ растетъ иногда облепиха.

Гиндукушъ, опускающійся къ Пянджу съ юга своими предгорьями, имѣетъ видъ не сплошного непрерывнаго хребта, какъ напримѣръ хребетъ Петра Великаго, а горной цѣпи съ отдѣльными вершинами и проходами.

Черезъ Гиндукушъ по показаніямъ туземцевъ существуютъ слѣдующіе проходы, начиная съ запада: 1) перевалъ Штрагъ (конный), 2) перевалъ Шхарвъ (плохой), 3) перевалъ Сары-Шхарвъ (плохой), 4) перевалъ Кочканды (конный), 5) перевалъ Жирмъ (конный), 6) перевалъ Ишморгъ (хорошій конный), 7) перевалъ Ричъ (пѣшій), 8) перевалъ Конъ-Хонъ (конный), 9) перевалъ Борогиль (очень хорошъ—колесный.*)

Перевалъ Борогиль туземцы даже не считаютъ переваломъ, говоря, что такого перевала нѣтъ, а есть просто плоскій проходъ между горъ вродѣ воротъ, у которыхъ горы расходятся.

Перевалъ Борогиль богатъ хорошимъ подножнымъ кормомъ и открытъ круглый годъ.

Въ Ваханѣ невольно обращаютъ на себя вниманіе слѣды жизни людей отдаленныхъ эпохъ: здѣсь очень много остатковъ старинныхъ крѣ-

---

*) На Гиндукушѣ, по словамъ туземцевъ, есть мѣста съ хорошимъ подножнымъ кормомъ, гдѣ было-бы удобно расположеніе лѣтовокъ. Съ водвореніемъ англійскаго вліянія движеніе мѣстныхъ жителей на лѣтовки прекратилось, вслѣдствіе закрытія границъ.

постей, крѣпко и искусно сооруженныхъ на скалахъ. Народъ, который создавалъ эти крѣпости, туземцы называютъ здѣсь „сіяхпушами", это чуть-ли не осколки великой арміи Александра Македонскаго, забредшіе и оставшіеся почему-то въ Ваханѣ. Слѣды крѣпостей указываютъ на хорошее знаніе строителями военнаго искусства своей эпохи.

Около развалинъ туземцы до сихъ поръ находятъ нѣкоторые современные имъ предметы: наконечники стрѣлъ и т. п.

Ваханъ полонъ легендъ, что говоритъ о древности здѣсь культуры и осѣдлости.

Верстахъ въ семи отъ нашего поста Лянгара, на лѣвомъ берегу рѣки, стоитъ афганская крѣпость Кала-и-Пянджъ,*) занятая ротой пѣхоты. Крѣпость эта прикрываетъ путь по Вахану на Сархадъ и перевалъ Борогиль.

Недалеко отъ Кала-и-Пянджа изъ ущелья Гиндукуша спускается почти въ долину Пянджа огромный ледникъ, безмолвный свидѣтель большой абсолютной высоты мѣста, которая здѣсь болѣе 9 тысячъ футъ.

Всѣ афганскія крѣпости, имѣющія видъ туземныхъ сараевъ,**) обнесенныхъ глиняной стѣной, хотя и толстой (около сажени) и высокой (до 2—3 саж.), не могутъ имѣть оборонительнаго значенія противъ противника вооруженнаго артиллеріей.***)

Нашъ постъ Лянгаръ расположенъ у самаго сліянія рѣки Памира съ Ваханъ-Дарьей и отлично наблюдаетъ за дорогой изъ Сархада въ Ваханъ. Оборонительныхъ сооруженій на немъ нѣтъ.

*) Рис. №№ 49, 50.

**) „Сараи"—заѣзжій дворъ квадратной формы.

***) Рис. № 53.

Рис. № 40 Постъ Хорогъ (на Памирѣ). Резиденція начальника Памирскаго отряда.

Мѣстность у Лянгара такъ открыта и такъ командуетъ надъ выходомъ изъ ущелья Вахань-Дарьи, что здѣсь удобно было-бы создать укрѣпленіе для прикрытія Вахана со стороны Сархада и перевала Борогиля, откуда къ нему идетъ колесный путь, продолжающійся внизъ по Пянджу вдоль всего Вахана и далѣе до Кала-и-Бaръ-Пянджа.

На исправность дорогъ въ своихъ предѣлахъ афганцы обращаютъ самое серьезное вниманіе и намъ пришлось не разъ наблюдать на ихъ сторонѣ работы по ремонту-дорогъ; благо это имъ ничего не стоитъ, такъ какъ эти работы у нихъ составляютъ повинность мѣстнаго населенія.

Дорога по афганскому Вахану имѣетъ размѣры въ ширину „два маха" (около 4 аршинъ—мѣра принятая въ Афганистанѣ для ширины дорогъ). Гладкое полотно и аккуратно и ровно проложенныя окраины дороги, видимыя издали, указываютъ на ея хорошее состояніе.*) Путь по нашей сторонѣ—тропа, (по условіямъ мѣстности допускающая движеніе колесной артиллеріи).

Отъ поста Лянгара, пути, идущіе вдоль всего Вахана параллельно другъ другу, одинъ вдоль нашего берега, а другой афганскаго, расходятся: нашъ путь мимо Лянгара уходитъ къ сѣверо-востоку по р. Памиру, афганскій, пройдя Кала-и-Пянджъ, сворачиваетъ на юго-востокъ. Полоса мѣстности, раздѣляющая ихъ и, являющаяся водораздѣломъ рѣкъ Памира и Ваханъ-Дарьи, заполнена хребтомъ Императора Николая II.

Хребетъ этотъ со стороны Вахана кажется безснѣжнымъ, а по разсказамъ туземцевъ онъ является далеко не такимъ пустыннымъ и дикимъ, какимъ онъ изображается на картахъ.

*) Рис. № 47.

Черезъ него, говорятъ, есть хорошіе перевалы, а наверху даже лѣтовки.

Присутствіе лѣтовокъ указываетъ на то, что выше имѣется подножный кормъ и что хребетъ не такъ неприступенъ.

Населеніе по Пянджу отъ Хорога и до Лянгара—таджики. Въ Ваханѣ на нихъ замѣтно нѣкоторое вліяніе сѣверо-индійской культуры, такъ какъ сообщеніе черезъ Гиндукушъ довольно оживленно. На туземцахъ здѣсь можно видѣть англійскія вещи; многіе изъ нихъ бывали въ сѣверной Индіи.

Нѣкоторую особенность по разнообразію типовъ представляютъ жители мѣстности, такъ называемаго Горана, приблизительно отъ Нишуса (Дармораҡа) до Шамбеде.

Этотъ раіонъ, какъ говорятъ, раньше былъ ссылочнымъ мѣстомъ изъ Афганистана, что и явилось причиной здѣсь наружнаго разнообразія въ типахъ населенія.

Главное занятіе жителей по Пянджу—земледѣліе и немного скотоводство.

Подножный кормъ по пути Хорогъ-Лянгаръ есть въ указанныхъ выше „зеленыхъ“ мѣстахъ Вахана и въ сторонѣ отъ дороги въ боковыхъ ущельяхъ.

Топливо найдется у кишлаковъ и мѣстами въ видѣ древесныхъ кустарниковъ.

На мѣстныя средства расчитывать вообще нельзя, такъ какъ населеніе въ массѣ бѣдно, но въ Ваханѣ въ богатой его части, отъ Змудека до Вранга, можно найти довольно значительное количество зерна и фуража.

Афганская сторона Вахана по характеру мѣстности соотвѣтствуетъ нашей.

Рис. № 41. Видъ отъ поста Хорога вверхъ по долинѣ р. Гунта (Памиръ).

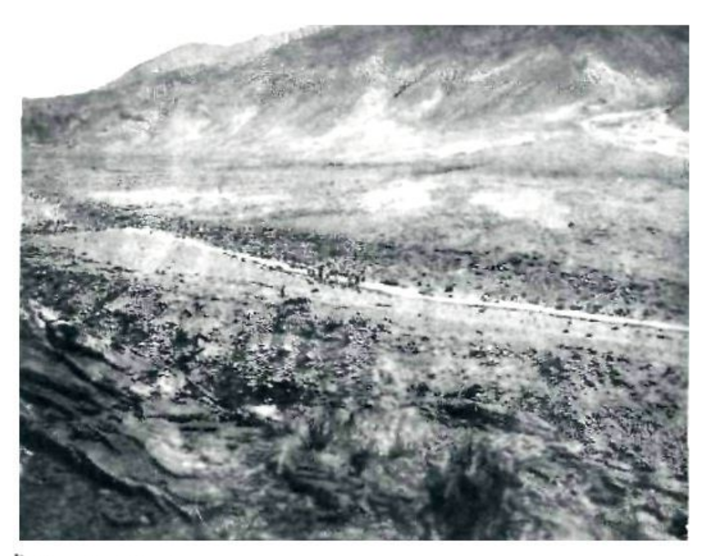


Рис. № 47. Дорога вдоль лѣваго берега рѣки Пянджа въ Ваханѣ. Афганцы разрабатываютъ дорогу (Памиръ).

Климатъ Вахана суровъ: во время нашего проѣзда по немъ въ серединѣ августа, хлѣба еще не были сняты. Туземцы опасались за урожай, такъ какъ ожидали ранней зимы.

14-го августа была непогода: горы закутались туманомъ и вершины ихъ совсѣмъ близкія отъ долины, покрылись снѣгомъ. Мы еще только ѣхали въ Лянгаръ.... Этотъ снѣгъ заставлялъ меня задумываться объ успѣхѣ обратной поѣздки съ Памира, такъ какъ перевалы Одуди и Гушхонъ закрывались въ началѣ сентября. Надо было торопиться обратно въ Хорогъ, куда мы съ Хоревымъ, проведя въ Лянгарѣ одинъ день, и выѣхали 18 августа.

IV. Обратный путь съ Памира на Термезъ.

Закончивъ въ Хорогѣ ремонтъ вещей и возобновивъ немного запасы, 26-го августа мы выступили съ Памира въ обратный путь и 28 поднялись подъ перевалъ Одуди.*)

Остановились на ночлегъ въ первой лѣтовкѣ. Еще днемъ погода хмурилась, а къ вечеру совсѣмъ испортилась. Моросилъ дождь. Стемнѣло. Стало холоднѣй и дождь усилился. Выше шелъ снѣгъ. Сопровождавшіе насъ изъ Кала-и-Вамара таджики начали поговаривать о томъ, что на перевалъ идти нельзя, что тамъ къ утру будетъ по поясъ снѣга и т. д. Приходилось наблюдать, что-бы они не сбѣжали отъ насъ, что иногда практикуется проводниками въ трудныхъ положеніяхъ.

---

*) Переправу черезъ Бартангъ у Кала-и-Вамара, вслѣдствіе убыли *въ рѣкѣ воды, можно было 27 августа произвести* уже въ бродъ немного выше устья рѣки. Бродъ, длиною около 1 версты, глубиною почти подъ сѣдло коню.

Молодецъ джигитъ Памирскаго отряда Хакимъ-ша ихъ бодрилъ. Провели холодную, сырую и ненастную ночь. Утро было не лучше. Тучи ползли со всѣхъ сторонъ. Горы побѣлѣли. Возврата не было, надо было идти впередъ. Навьючили лошадей и пошли. Только мы поднялись еще немного, ко вторымъ лѣтовкамъ, пошелъ снѣгъ. Земля была покрыта имъ вершка на два. Стало такъ холодно, что пришлось кутаться во что попало. Мы забыли, что есть на землѣ мѣста, гдѣ еще лѣто....

Поднялись на перевалъ. Тучи разорвались и выглянуло солнце. Наверху мело снѣгъ. Шедшіе впереди три таджика обвязались арканомъ и, ощупывая каждый шагъ длинными палками съ острыми желѣзными наконечниками, двинулись по снѣжному полю. Одинъ изъ нихъ сталъ что-то кричать назадъ къ вьюкамъ. Я спросилъ въ чемъ дѣло. Они просятъ таджиковъ пѣть пѣсни, что-бы смѣлѣе идти впередъ, былъ отвѣтъ. Сзади затянули туземную пѣсню.

Проходя перевалъ въ одно лѣто второй разъ, можно было замѣтить тѣ перемѣны, которыя въ немъ произошли. Ледниковыя озера были уже засыпаны снѣгомъ и ихъ можно было замѣтить, лишь зная заранѣе ихъ мѣсто по углубленію въ снѣгу. Ледникъ на сѣверномъ склонѣ перевала покрылся трещинами, дугами пересѣкавшими его по ширинѣ; выпуклая сторона дугъ была обращена къ долинѣ. Только небольшая полоска ледника съ лѣвой стороны въ одномъ мѣстѣ всего шага два три была свободна отъ трещинъ и допускала прохожденіе. Снѣгъ на перевалѣ съ выдающихся мѣстъ сдувало въ углубленія, гдѣ его было насыпано уже порядочно, но въ общемъ онъ былъ еще открытъ.

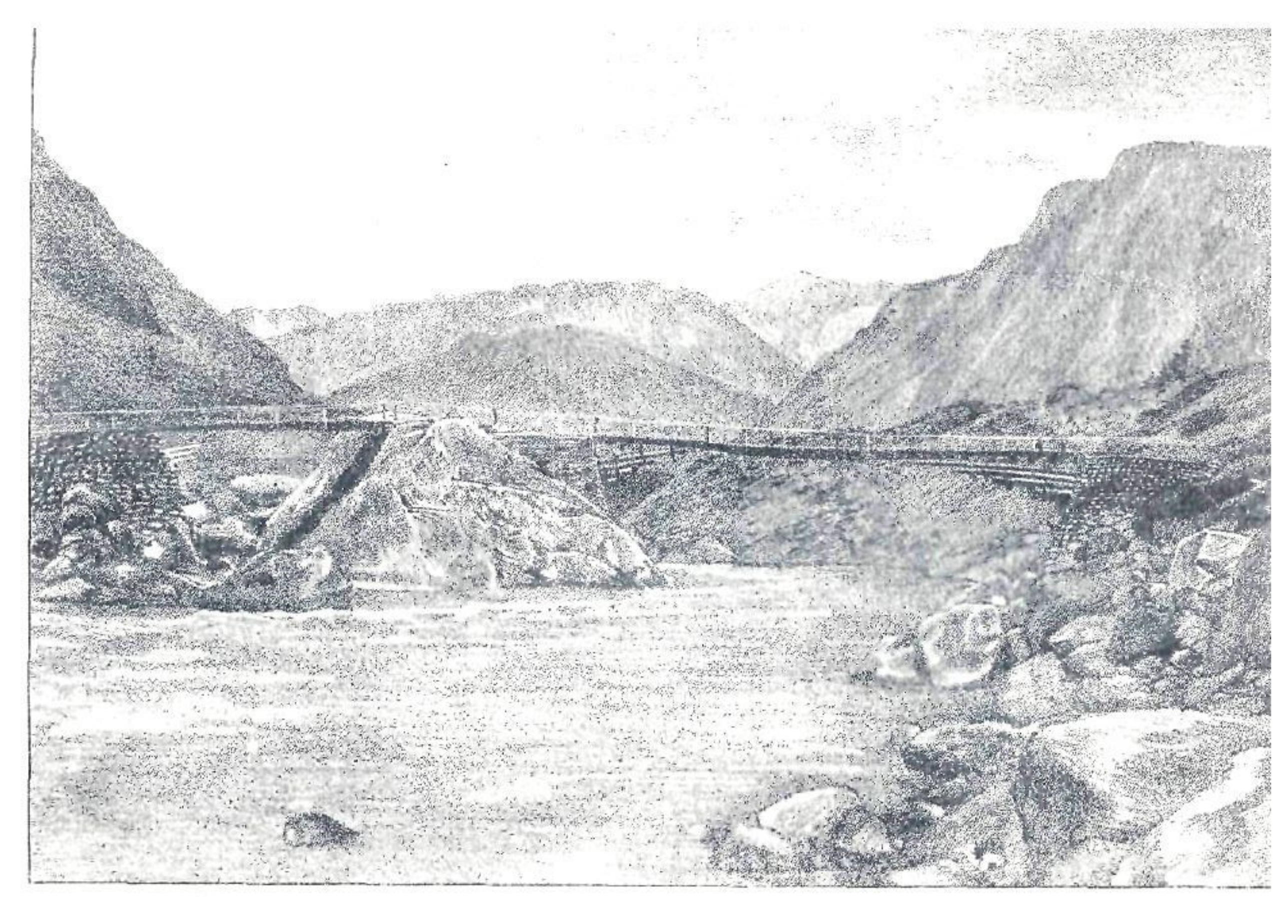


Рис. 42. Мостъ черезъ рѣку Гунтъ близъ поста Хорога по пути Хорогъ-Ишкашимъ Памиръ.

Памиры были сзади. Вечеръ догоралъ, когда мы вошли въ Матраунъ и остановились на той-же площадкѣ подъ тутами, на которой бивакировали при первомъ прохожденіи. Кстати сказать, мы никогда не останавливались въ туземныхъ помѣщеніяхъ въ кишлакахъ, а всегда выбирали мѣсто гдѣ—нибудь поблизости въ полѣ или въ садахъ, гдѣ и чище и свободнѣе.*) Теперь наша отдаленная цѣль былъ Термезъ.

30-е августа прошло на дневкѣ въ Матраунѣ. Еще при подъемѣ на Одуди встрѣчные таджики сообщили намъ, что на южномъ склонѣ Гушхона произошелъ каменный обвалъ и что тамъ теперь не пройти. Свѣдѣніе это подтвердилось, почему по приходѣ въ Джамакъ пришлось выслать впередъ партію рабочихъ для разработки тропы. Вслѣдъ за ними утромъ 1-го сентября выступила на Гушхонъ и наша партія.

Обвалъ произошелъ очень близко отъ снѣжнаго поля. Подвижная каменная осыпь сильно затрудняла движеніе, сползая вмѣстѣ съ конемъ внизъ. Таджики рабочіе, взобравшіеся уже наверхъ, все время торопили насъ опасаясь новаго обвала. Нѣсколько камней летѣли сверху, но задержались. Шагъ за шагомъ поднялись мы, наконецъ, къ снѣгу, которымъ и достигли гребня перевала.

На сѣверномъ склонѣ снѣга уже не было, только кой гдѣ небольшія полосы. Воды тоже

---

*) Бивакъ нашъ состоялъ изъ двухъ палатокъ, въ одной помѣщался я съ Хоревымъ, въ другой нижніе чины.

Около воды устраивался очагъ, гдѣ кипятились кунганы для чая и варилась пища. Въ сторонѣ на приколышахъ привязывались кони. Цѣлую ночь слышалось ихъ славное фырканье и хрустъ.

не было и пришлось, не смотря на усталость лошадей, спускаться до долины Ванча къ Гишуну, куда мы пришли, когда было уже совершенно темно.

На утро предстояла переправа черезъ Ванчъ. У Рохара выше моста уже открылся бродъ. Часть партіи съ вещами пошла на мостъ, гдѣ вещи таджики перенесли на рукахъ, часть съ лошадьми пошла на бродъ. Бродъ вполнѣ удобенъ, глубиною по брюхо коню.

Въ тотъ-же день 2-го сентября мы снова вышли въ долину Пянджа, съ которой уже не разставались до кишлака Зыгара.

Дорога по Пянджу сохраняетъ все время одинъ характеръ—узкаго дефиле между рѣкой и стѣной горъ или скалъ, сопровождающихъ рѣку по обѣимъ сторонамъ. Только два раза, западнѣе кишлака Курговади и затѣмъ кишлака Джарфа дорога ненадолго отдѣляется отъ Пянджа, чтобы перевалить незначительные горные отроги; на всемъ остальномъ протяженіи она идетъ неотлучно вдоль праваго берега рѣки.

Горы, сопровождающія Пянджъ, то тянутся около него вплотную, то у бухточекъ, впадающихъ въ Пянджъ ручьевъ, расходятся и образуютъ довольно большія площадки, занятыя почти всегда кишлаками.

Въ зависимости отъ изложеннаго и дорога или лѣпится по карнизамъ и балконамъ, или тянется по сравнительно ровной полосѣ. Въ этомъ отношеніи трудность пути постоянно рѣзко мѣняется: то онъ идетъ по кишлаку и ровнымъ полямъ, то сразу поднимается на обрывистый скалистый выступъ, по которому вьется вдоль карнизовъ и балконовъ.

Рис. № 43. Размывъ дороги вдоль праваго берега рѣки Пянджа лѣтомъ 1907 года въ мѣстности *«Барджиръ»* выше кишлака Нишуса (Памиръ) Таджики, цѣпляясь за камни, перетаскиваютъ вещи. Внизу бурлитъ Пянджъ.

Насколько пришлось замѣтить, большая часть балконовъ и трудныхъ карнизовъ расположена именно около кишлаковъ. Происходитъ это, вѣроятно, потому, что горы по сторонамъ бухточки горной рѣчки, въ которой стоитъ каждый кишлакъ подходятъ къ Пянджу, обыкновенно, обрывистыми скалистыми уступами, по которымъ только и возможно было проложить дорогу такимъ образомъ.

Легкость порчи балконовъ и непрочность ихъ въ настоящемъ видѣ являются причиной ненадежности пути по Пянджу.

Важныя и необходимыя вещи какъ: исполненныя работы, записки, серебро и т. п. приходилось раскладывать по частямъ на разныхъ лошадей, чтобы въ случаѣ паденія вьюка въ рѣку не лишиться сразу всего.

4-го сентября у насъ произошло грустное событіе: при прохожденіи партіи у кишлака Пошхарва, подгнившій балконъ, казавшійся снаружи совершенно крѣпкимъ, сломался и рухнулъ съ одной изъ вьючныхъ лошадей, находившейся на немъ, въ пропасть Бѣдное животное долетѣло внизъ уже мертвымъ,разбившись по пути о выступы скалъ.

Съ большими осторожностями пришлось проводить лошадей, бывшихъ еще сзади, черезъ уцѣлѣвшую часть балкона, отдѣлившуюся отъ скалы трещиной. Будь балконы прочны и подъ наблюденіемъ инженеровъ, подобные случаи, конечно, не могли-бы имѣть мѣста.

Въ другой разъ мы едва не лишились еще одной лошади. Конь провалился на балконѣ одной ногой, вьюкъ свернулся и тянулъ его въ рѣку. Находчивость ѣхавшаго сзади казака,

бросившагося на помощь и обрубившаго вьюки шашкой, дала возможность коню оправиться и мы не были омрачены новой потерей.

Нѣсколько человѣкъ саперъ, идя впереди отряда могутъ привести балконы въ надлежащій видъ. Затрудненіе встрѣтится лишь въ матеріалѣ, который придется подвезти изъ сосѣднихъ кишлаковъ.

Самымъ большимъ населеннымъ пунктомъ на среднемъ теченіи Пянджа является кишлакъ Кала-и-Хумбъ*), въ которомъ стоитъ баталіонъ бухарскихъ солдатъ и имѣется довольно хорошій базаръ.

Главными купцами на этомъ базарѣ являются солдаты. Кала-и-Хумбъ резиденція Дарвазскаго бека. Почти противъ Кала-и-Хумба стоитъ афганская крѣпость Кала-и-Нусай**) съ гарнизономъ около роты пѣхоты. Вся внутренность Кала-и-Нусая, находящагося въ разстояніи ружейнаго выстрѣла видна съ нашего берега.

Отъ Кала-и-Хумба идетъ вьючная дорога на сѣверъ въ долину рѣки Хингоу***) и въ Каратегинъ.

Полоса горъ вдоль Пянджа отъ Кала-и-Хумба до Зыгара отличается полнымъ отсутствіемъ путей отъ рѣки. Только въ одномъ мѣстѣ отъ кишлака Джака, почти противъ афганской крѣпости Кала-и-Шикая****) отходитъ тропа, которой можно проѣхать въ Кулябъ.

---

*) Въ Кала-и-Хумбѣ всего около 100 дворовъ.

**) Рис. № 52 и № 53.

***) *Путь изъ долины рѣки Хингоу черезъ перевалъ Висхарви выходитъ на Пянджъ у к. Шадака восточнѣе Кала-и-Хумба.*

****) Рис. №№ 54 и 55.

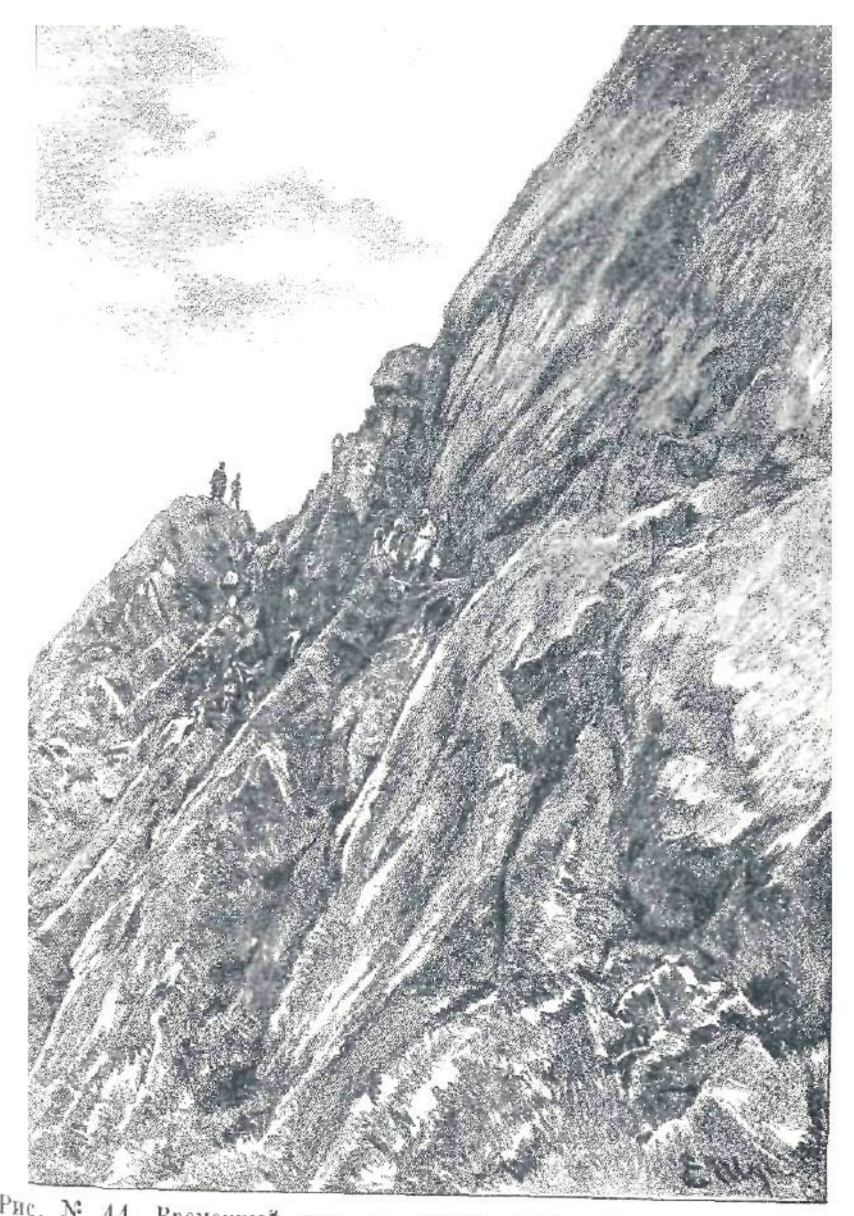


Рис. № 44. Временный путь по скалѣ, вслѣдствіе размыва рѣкой Пянджемъ лѣтомъ 1907 г. дороги вдоль праваго берега въ мѣстности «Барджиръ» выше к. Нишуса (Памиръ). Скала отвѣсно спускается влѣво въ рѣку. (См. Рис. № 43).

Питались мы во время нашихъ странствованій главнымъ образомъ чаемъ и лепешками. Лепешки пекли сами изъ муки, которую везли съ собой.

Хозяйствомъ вѣдалъ мой любезный спутникъ, студентъ Хоревъ, благодаря которому мы всѣ всегда были сыты.

На дневкахъ и гдѣ можно было достать барановъ варили иногда горячую пищу, которая намъ казалась вкуснѣе всякихъ поварскихъ затѣй.

Въ мѣстахъ, гдѣ были бухарскія власти намъ предлагались иногда дастарханы и пловъ. При невозможности за такое гостепріимство платить деньгами приходилось давать халаты и подарки, которые обходились много дороже того немногаго, въ чемъ мы въ дѣйствительности нуждались*).

Для приготовленія горячей пищи нами были взяты изъ Скобелева разная крупа и консервы сушеной зелени.

Рисъ можно было достать не вездѣ, соль тоже. Въ кишлакѣ Лянгарѣ подъ Гардани-Кафтаромъ мы доставили большую радость жителямъ подаркомъ около пуда соли, которая у насъ оказалась взятой ошибочно съ излишкомъ.

11-го августа**) мы пришли въ Зыгаръ. Дальнѣйшаго пути по Пянджу не было.

Ниже Зыгара онъ входилъ въ корридоръ отвѣсныхъ скалъ,***) которымъ шелъ до Богорака;

---

*) Три раза натолкнулся я на намѣреніе бухарцевъ поднести подарки и мнѣ, но всѣ эти попытки отклонилъ, объяснивъ, что у насъ въ Россіи подарки не приняты и просилъ считаться уже съ нашими обычаями. Не думаю, чтобы я кого либо этимъ обидѣлъ.

**) Рис. № 56 и № 57.

***) Рис. № 58.

только у устья рѣки Оби-Ніоу горы расходились и мѣстность принимала видъ небольшого открытаго плацдарма.

Отъ Зыгара до устья Оби-Ніоу есть вдоль рѣки лишь козья тропа доступная для пѣшаго движенія только привычныхъ горныхъ жителей. Вьючная конная дорога отъ Зыгара на Кулябъ шла черезъ перевалъ Вальвалякъ высотою около 10 тысячъ футъ, открытый круглый годъ.

Вальвалякъ вполнѣ удобенъ для вьючнаго движенія и послѣ серьезныхъ перевaловъ, пройденныхъ нами раньше, показался шуточнымъ.

13-го сентября мы прошли его совершенно свободно въ одинъ переходъ отъ Зыгара до кишлака Гринга, расположеннаго въ широкой, зеленой и очень богатой долинѣ рѣки Оби-Ніоу.

Населеніе долины Пянджа отъ Памировъ— тѣ-же таджики.*) Выше по рѣкѣ—шіиты-измаилиты; чѣмъ дальше на западъ—больше суннитовъ.

Отъ Кала-и-Хумба до Зыгара, кажется, почти исключительно сунниты.

Обычаи и взгляды таджиковъ измаилитовъ и суннитовъ во многомъ различны. Измаилиты мягче и не фанатичны. Помню, какъ возмущался шедшій съ нами джигитъ Памирскаго отряда, шіитъ—измаилитъ, таджиками сунитами въ Пошхарвѣ, бросившимися за трупомъ нашего погибшаго коня, котораго они собирались съѣсть.

Зрѣлище это было дѣйствительно тяжелое. Таджики—измаилиты конины не ѣдятъ.

*) Общую численность населенія по Пянджу на правомъ берегу отъ устья Ванча до Зыгара можно считать, повидимому, около 25 тыс. человѣкъ.

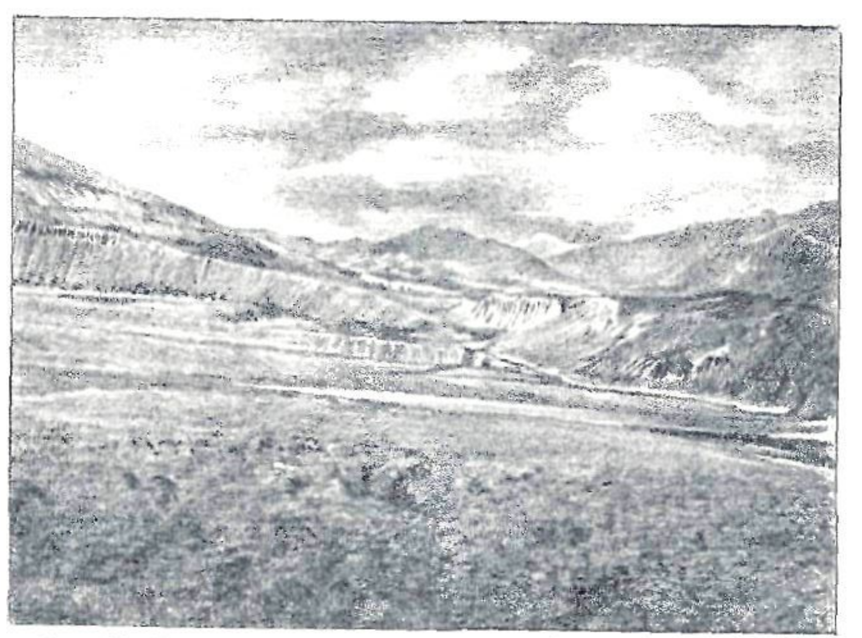


Рис. № 45. Видъ съ праваго берега рѣки Пянджа на мѣстность у афганской крѣпости Ишкашима (Памиръ).

Населеніе по Пянджу, страдающее недостаткомъ земли годной для обработки,*) отсутствіемъ заработковъ и путей въ массѣ очень бѣдно и расчитывать здѣсь на какія либо средства можетъ лишь самая незначительная конная партія.

Подножный кормъ можетъ быть найденъ лишь въ сторонѣ отъ рѣки въ боковыхъ ущельяхъ.

Топливо есть въ кишлакахъ и въ видѣ кустарниковыхъ зарослей.

Долина рѣки Оби-Ніоу такъ широка и открыта, что спустившись къ ней мы себя почувствовали какъ на равнинѣ, но такое ощущеніе было не совсѣмъ вѣрно, это не была еще равнина, только горы измѣнили свой характеръ и значительно понизились по сравненію съ центральнымъ Дарвазомъ. Они стали положе, менѣе каменисты, оживились и покрылись зеленью. Наверху высоко надъ рѣкой виднѣлись кишлаки и поля.

По долинѣ бродилъ скотъ. У селеній бросались въ глаза огромныя скирды соломы, изобличавшія богатство населенія хлѣбомъ.

Рѣка Оби-Ніоу, мелководная и ничтожная лѣтомъ, течетъ въ такомъ широкомъ руслѣ (мѣстами ширина русла до 1 версты), что въ половодье представляетъ изъ себя серьезную рѣку. Долина ея достигаетъ ширины до 2 верстъ.

Дорога отъ Гринга до поста пограничной стражи Шагона**) тянется внизъ по рѣкѣ Оби-

---

*) По Пянджу здѣсь сѣютъ: пшеницу, ячмень, хлопокъ, просо, бобы, клеверъ и дыни. Теплый климатъ допускаетъ культуру фруктовыхъ деревьевъ. Въ дикомъ видѣ встрѣчаются гранаты и виноградъ.

**) Постъ Шагонъ самый восточный постъ нашей Аму-Дарьинской линіи пограничной стражи.

Ніоу, пересѣкая ее два раза въ бродъ: у к. Гринга съ лѣваго берега на правый и ниже к. Димирона обратно—съ праваго на лѣвый.

Броды глубиной по брюхо коню. Дорога вполнѣ удобна для вьючнаго движенія и можетъ быть разработана для колеснаго.

Населеніе долины Оби-Ніоу, повидимому, тѣ-же таджики, что и на Пянджѣ, но здѣсь уже стало слышаться кой-гдѣ узбекское нарѣчіе, между тѣмъ горные таджики говорятъ исключительно по персидски, съ разными уклоненіями мѣстнаго характера.

У Шагона путь выходитъ къ открытому мѣсту слiянія Оби-Ніоу съ Пянджемъ, который здѣсь ненадолго показывается изъ своего каменнаго корридора и скоро вновь въ него скрывается ниже Іолъ-Монака.

На этомъ участкѣ мы увидѣли первый каюкъ на Пянджѣ. Каюкъ этотъ имѣется у Афганскаго поста Кади и служитъ для переправы на нашу сторону къ п. Шагону.

Между Шагономъ и Хирманджау дорога идетъ правымъ берегомъ Пянджа, пересѣкая послѣдній разъ каменистое ложе Оби-Ніоу у самаго устья. Горы направо покрываются зарослями фисташки

Дальнѣйшій маршрутъ нашъ шелъ на западъ —на Кулябъ.

Отъ Хирманджау до Куляба дорога переваливаетъ черезъ невысокую гряду горъ, которая подходитъ сюда съ сѣвера въ меридіанальномъ направленіи и обрывается скалистыми уступами къ Пянджу на участкѣ Іолъ Монакъ-Богоракъ.

Рис. № 46. Одинъ изъ карнизовъ по дорогѣ вдоль праваго берега рѣки Пянджа въ Вахапѣ.

Подъемъ отъ Хирманджау около 4 верстъ тянется узкимъ каменистымъ ущельемъ,*) изъ котораго выходитъ на возвышенное всхолмленное плато покрытое полями. Такой характеръ мѣстность сохраняетъ до спуска къ кишлаку Туркони: кругомъ холмы покрытые полями.

Отъ Туркони до Куляба путь, спускаясь въ долину рѣки Кизылъ-су, вьется между невысокими пологими горными отрогами, нонижающимися къ западу.

18-го августа мы вошли въ городъ Кулябъ. Кулябъ, резиденція бека, стоитъ въ долинѣ рѣки Кизылъ-су въ центрѣ богатѣйшей хлѣбородной провинціи и на важнѣйшихъ путяхъ изъ восточной Бухары въ Бадахшанъ.

Въ Кулябѣ мы провели одинъ день, пользуясь которымъ, дали отдыхъ лошадямъ и осмотрѣли городъ и базаръ. Какъ городъ, по постройкамъ Кулябъ ничѣмъ не отличается отъ большого кишлака. Базаръ невеликъ и оживляется только въ базарные дни по средамъ. Товары самые простые, необходимые въ быту неприхотливыхъ туземцевъ. Индійскихъ и афганскихъ вещей, за исключеніемъ цвѣтныхъ чалмъ, почти не было.

Богатство Кулябскаго бекства хлѣбомъ и оживленность здѣсь торговли представляютъ возможность существованія въ этомъ раіонѣ на мѣстныя средства значительнаго отряда, надо думать, силой до корпуса.

Населеніе города Куляба самое смѣшанное: здѣсь живутъ таджики, узбеки, афганцы и даже немного индусовъ.

*) Ущелье это весною и во время силей наполняется иногда водой, которая бурно стекаетъ въ Пянджъ.

Въ Кулябѣ стоитъ двѣ роты бухарскихъ солдатъ, которые въ базарные дни производятъ ученье передъ воротами бековскаго дома.

Ученье заключается въ ружейныхъ пріемахъ и маршировкѣ колоннами подъ меланхоличные и заунывные звуки азіатской музыки.

Вооруженіе у нихъ—наши старыя однозарядныя 4 лин. берданки. Никакого боевого значенія бухарскія войска имѣть не могутъ.

Отъ Куляба черезъ Чубекъ внизъ по Пянджу и затѣмъ вдоль всей Аму-Дарьи до Аральскаго моря можно проѣхать на колесахъ.

Главный способъ передвиженія туземцевъ восточной Бухары—верхомъ, почему и колеснымъ путемъ отъ Куляба до Термеза пользуются исключительно европейцы.

Видъ этого пути на наибольшемъ протяженіи—группа наѣзженныхъ конныхъ тропъ, вдоль которыхъ иногда встрѣчаются и слѣды колесъ. Чаще всего здѣсь ѣздятъ въ экипажахъ офицеры пограничной стражи.

20-го августа мы выступили изъ Куляба въ дальнѣйшій путь снова на Пянджъ къ Богораку.

Отъ Куляба дорога медленно поднимается на небольшую горную гряду къ перевалу Ходжа-иша, проходитъ его и у кишлака Чашма-Баши входитъ въ пологое ущелье, которымъ тянется до кишлака Богорака между холмовъ, покрытыхъ мѣстами посѣвами.

Путь удобенъ, какъ вьючный, и съ небольшой поправкой можетъ допустить колесное движеніе.

Кишлакъ Богоракъ расположенъ на берегу Пянджа, верстахъ въ двухъ ниже мѣста его выхода изъ скалистаго ущелья.

Рис. № 48. Долина рѣки Пянджа въ Ваханѣ (видъ внизъ по рѣкѣ). Остатки разрушеннаго Афганцами моста черезъ Пянджъ близъ кишлака Даршая. Единственный мостъ чрезъ рѣку

Въ кишлакѣ стоитъ постъ пограничной стражи и имѣется таможня. На томъ берегу рѣки видѣнъ афганскій постъ. Богоракъ извѣстенъ какъ переправа, но здѣсь никакого сооруженія съ этой цѣлью нѣтъ.

Переправа производится только на гупсарахъ. Удобнѣйшимъ мѣстомъ въ этомъ раіонѣ для переправы надо считать Чубекъ, у котораго, по спадѣ половодья, черезъ Пянджъ открываются хорошіе броды.

Дорога отъ Богорака на Чубекъ вьючная идетъ берегомъ рѣки, отдѣляясь отъ нея два раза на невысокіе, но скалистые и утомительные для лошади перевалы Харра и Чайля-Камаръ. Въ малую воду перевалъ Чайля-Камаръ обходится низомъ вдоль самаго русла рѣки. Впервые показались камыши, растительность низменныхъ и сырыхъ долинъ.

Въ Чубекѣ мы остановились около таможни. Въ нѣсколькихъ стахъ шагахъ въ сторонѣ на ровномъ полѣ стояли какія-то небольшія камышевыя сооруженія—это убогій базаръ, который собирается здѣсь по нѣкоторымъ днямъ. Купцы съѣзжаются изъ окрестностей. Чины таможни жаловались, что на немъ ничего достать нельзя и часто приходится подолгу оставаться даже безъ мяса.

Въ Чубекѣ всего около 60—70 дворовъ. Въ Богоракѣ до 20.

Лучшая переправа черезъ Пянджъ у Чубека вбродъ идетъ отъ кишлака Бишъ-капа. Пользоваться ею можно въ малую воду съ октября по мартъ. Глубина бродовъ по брюхо коню или подъ сѣдло. Переправа на гупсарахъ производится къ югу отъ Чубека.

У Чубека *мы вышли на равнинную полосу* долины нижняго теченія Пянджа. Измѣнилась долина, измѣнилась и рѣка. Пянджъ былъ теперь уже не тотъ бурный потокъ, который пѣнясь и шумя бился раньше о скалы. Теперь—въ низовьи Пянджъ имѣлъ уже видъ равнинной рѣки и только полноводность и быстрое теченіе говорили еще о его горномъ происхожденіи.

Берега рѣки ниже Чубека почти сплошь покрыты тугаями,*) дающими пріютъ многочисленному звѣрью. Наибольшихъ размѣровъ тугаи достигаютъ на участкѣ отъ Саята до Кокульской переправы и на прилежащемъ островѣ Урта-Тугаѣ.

Съ правой стороны къ указанному раіону примыкаетъ еще полоса тугаевъ болотистой долины рѣки Кизылъ-су, впадающей въ Пянджъ ниже острова Урта-Тугая. Изъ Чубека мы выступили 22-го августа.

Выйдя на линію нашей пограничной стражи мы почти все время останавливались на постахъ.

После продолжительнаго скитанія въ горахъ, тѣ удобства, которыми мы на нихъ пользовались казались намъ верхомъ благополучія.

Дорога по тугаямъ имѣетъ мѣстами видъ узкаго и закрытаго дефиле.

Особенной густоты заросли достигаютъ по пути отъ Пархара до поста пограничной стражи Кизылъ-су. Здѣсь приходится идти 15 вер. между двумя стѣнами дремучихъ камышей переплетенныхъ разными колючими кустарниками. Кругозоръ крайне ограниченъ: видна лишь на нѣсколько шаговъ дорога впередъ и назадъ.

*) „Тугай"—туземное названіе камышевыхъ и древесныхъ зарослей въ долинѣ Пянджа и Аму-Дарьи.

Рис. № 49. Старая афганская крѣпость Кала и-Пянджъ въ Ваханѣ (Памиръ).

Огромное количество фазановъ, живущихъ здѣсь на просторѣ, развлекаютъ путника своимъ красивымъ видомъ. Часто можно замѣтить впереди стайку фазановъ, какъ куры роющихся въ пескѣ дороги. Завидѣвъ всадниковъ они, опустивъ хвосты и головы, кидаются по бокамъ въ траву и скрываются изъ глазъ. По шевелящимся вершинамъ травинокъ можно иногда обнаружить бѣглеца, который извивается между стеблями растеній какъ змѣя.

Вотъ испуганный фазанъ, неожиданно для себя услышавшій шумъ, съ крикомъ и хлопаньемъ, какъ ракета, вылетаетъ изъ куста, бросается въ сторону и въ нѣсколькихъ десяткахъ шагахъ снова опускается въ камышъ......

Кабанами, оленями*) и тиграми нарушается еще покой этихъ дѣвственныхъ тугаевъ.

Населеніе Кулябскаго бекства, по которому путь идетъ отъ к. Гринга до рѣки Кизылъ-су, разнообразно: отъ кишлака Гринга по р. Оби-Ніоу и далѣе до Куляба къ таджикамъ начинаютъ примѣшиваться тюрки—сунниты. Южнѣе живутъ катаганы, тюрки, арабы и племя Хазаре (около 1 тысячи дворовъ.) Всѣ, за исключеніемъ Хазаре, сунниты.

Хазаре—шіиты измаелитскаго толка. Хазаре живутъ въ к. Пархаръ и вверхъ по долинѣ рѣки Кизылъ-су, преимущественно по лѣвому берегу.

Ишаномъ (духовнымъ главой) живущихъ въ Бухарскихъ предѣлахъ хазаре является нѣкто

---

*) По дорогѣ отъ моста Кизылъ-су къ посту Кокульскому мы видѣли въ сторонѣ отъ дороги красавца рогаля-оленя спокойно стоящаго у воды. Напившись онъ шагомъ ушелъ въ заросли.

Въ тугаяхъ близъ поста Кизылъ-су множество зайцевъ.

Феридунъ-ханъ, выходецъ изъ Афганистана, пребывающій постоянно въ кишлакѣ Гульбагъ, западнѣе г. Куляба*).

Феридунъ-ханъ имѣетъ русскій чинъ прапорщика милиціи. Между Богоракомъ и Чубекомъ живутъ таджики. Между Чубекомъ и Саятомъ — населеніе пришлое изъ Афганистана.

Главное занятіе жителей земледѣліе, но вдоль Пянджа пасется довольно много и скота, особенно барановъ, которыхъ сгоняютъ въ тугаи.

За постомъ Кизылъ-су**) вправо отъ пути мѣстность принимаетъ гористый характеръ—это подходитъ къ Пянджу невысокая гряда Кокульскихъ горъ, которую дорога пересѣкаетъ на протяженіи отъ Кокульскаго поста до Сарая.

Кокульская переправа, у которой стоитъ нашъ постъ пограничной стражи является одной изъ важнѣйшихъ переправъ черезъ Пянджъ послѣ Богоракской и Чубекской. Кокульской переправой туземцы пользуются обыкновенно при поѣздкахъ изъ Бадахшана и сѣверной Индіи въ Бухару черезъ Сарай.

Не смотря на то, что у Сарая тоже есть переправа, Кокульская—посѣщается кажется***) чаще. Объясняется это, вѣроятно, болѣе удоб-

---

*) Феридунъ-ханъ умеръ въ 1909 г. Примѣчаніе редактора.

**) Переправа черезъ р. Кизылъ-Су по пути отъ Пархара на постъ Кызылъ-Су, не доходя послѣдняго. Ширина рѣки у переправы 25 с. скорость теченія около $1^1/_2$ ф. въ секунду при глубинѣ болѣе сажени. Переправа на каюкѣ.

***) *Къ сожалѣнію мнѣ приходится иногда прибавлять къ* сообщаемымъ свѣдѣніямъ слова „кажется", „повидимому" и т. п. Дѣлаю это во избѣжаніе недоразумѣній. Не во всемъ можно было убѣдиться лично.

Рис. № 50. Новая афганская крѣпость Кала-и-Пянджъ въ Ваханѣ (Памиръ).

Рис. № 52. Старая афганская крѣпость Кала-и-Нусай (противъ Кала-и-Хумба).

нымъ для населенія направленіемъ путей. Кокульская переправа обслуживается каюкомъ поднимающимъ 6—7 лошадей. Рѣка здѣсь шириной сажень 200.

При нашемъ прохожденіи черезъ Кокульскій постъ сюда переправилась большая партія индусовъ изъ Пешавера. Они имѣли весьма зажиточный видъ и объяснили, что ѣдутъ въ Бухару за товарами.

Пянджъ на всемъ протяженіи отъ Чубека до Кокульской переправы отличаются сравнительной мелкостью и изобилуетъ бродами.

Кокульскія горы представляютъ изъ себя возвышенные пологіе холмы, покрытые рѣдкими фисташковыми порослями.

Препятствія для движенія они оказать не могутъ.

Немногочисленное населеніе Кокульскихъ горъ—киргизы, которые распространяются и къ сѣверу вдоль праваго берега Кизылъ-су.

Колесная дорога отъ Кокульской переправы въ Сарай идетъ прямикомъ, мы-же приблизительно съ девятой версты отъ переправы свернули сначала на постъ Акъ-Джаръ. Цѣлью нашей было увидѣть Пянджъ на наибольшемъ протяженіи.

Между Кокульскимъ постомъ и постомъ Акъ-Джаромъ горы обрываются къ Пянджу такими скалистыми уступами что вдоль рѣки здѣсь проѣхать очень трудно.

26-го августа мы были въ Сараѣ. Сарай кишлакъ, обѣщающій скоро стать городомъ. Уже и сейчасъ въ немъ отличный базаръ, на которомъ есть и европейскія лавки.

Изъ казенныхъ учрежденій въ Сараѣ постъ пограничной стражи и таможня.

На посту недавно освящена православная церковь. У Сарая черезъ Пянджъ содержится каючная переправа.

Отъ Сарая, можно считать, начинается по Пянджу и судоходство.

До самаго Сарая каюки поднимаются лишь въ годы обильные водой, обыкновенно—же они не доходятъ до него 11 верстъ и останавливаются у Файзабада, который и является пристанью Сарая. Здѣсь почти всегда можно встрѣтить нѣсколько каюковъ.

Населеніе долины Сарая почти исключительно пришлое: отъ Акъ-Джара до Сарая — афганцы, часть ихъ хазаре; Между Сараемъ и Файзабадомъ туркмены; Въ самомъ Сараѣ—афганцы, хазаре, тюрки, армяне и русскіе. Здѣсь много разныхъ временныхъ жителей, занимающихся торговлей.

Численность населенія, можно предполагать, отъ Богорака до Сарая всего—около 1 тысячи человѣкъ, въ Сараѣ и долинѣ его—до 3 тысячъ человѣкъ.

Главное занятіе жителей—земледѣліе, но въ долинѣ Сарая встрѣчается довольно много и скота—особенно верблюдовъ.

Отъ Сарая до Вахша путь идетъ частью по открытымъ площадямъ долины рѣки частью вдоль тугаевъ. Рѣка Вахшъ въ мѣстѣ пересѣченія ея дорогой имѣетъ ширину около 120 с., при скорости теченія 3 ф. въ секунду и глубинѣ 2 сажени.

Переправа производится на стальномъ паромѣ пограничной стражи, большой подъемной силы. У поста Тахта-Кувата передъ нами раз-

Рис. № 51. Старая афганская крѣпость Кала-и-Пянджъ въ Ваханѣ (Памиръ). (То-же что и на рис. № 49, но съ другой стороны).

вернулась широкая лента*) Аму-Дарьи, образовавшейся въ двухъ верстахъ выше сліяніемъ рѣкъ Пянджа и Вахша.

На дальнѣйшемъ пути къ Айваджу между постами Тахта-Куватъ и Хошмой приходится преодолѣвать на протяженіи около 6 верстъ полосу сыпучихъ песковъ очень утомительныхъ для лошадей.

За постомъ Хошмой влѣво начинается тигровый тугай, который тянется до высоты Кунтуръ-Муллы.

Интересно то, что тигры здѣсь держатся часто рядомъ съ стадами барановъ, не трогая ихъ. Кажется, у тигровъ есть отвращеніе къ бараньему мясу, почему они все свое вниманіе обращаютъ на кабановъ, которыхъ здѣсь очень много.

Подъѣзжая къ Айваджу, мы втягивались въ тугай, какъ вдругъ наши кони захрапѣли и попятились назадъ. Ничѣмъ нельзя было заставить ихъ идти впередъ. Вглядѣвшись въ камыши я увидѣлъ стадо кабановъ спокойно пасшихся въ кустахъ джиды. Пока ѣхавшій за мной вѣстовой сбрасывалъ винтовку и доставалъ патроны звѣри услышали шумъ и мгновенно скрылись въ густыхъ заросляхъ.

Передъ постомъ Айваджъ снова переправа черезъ рѣку—Кафирниганъ.

Кафирниганъ у Айваджа имѣетъ ширину около 50 саженъ, при глубинѣ около 1 сажени и скорости теченія около $3^3/_4$ фут. въ секунду. Переправа производится тоже на стальномъ паромѣ.

*) Ширина Аму-Дарьи у Тахта-Кувата около $1/2$ версты.

Долины, какъ Вахша такъ и Кафирнигана, низменны, покрыты тугаями, а сами рѣки у устьевъ имѣютъ характеръ равнинныхъ водъ.

Отъ долины Сарая до Айваджа никакихъ селеній на пути нѣтъ, только посты нашей пограничной стражи являются жилыми оазисами въ этихъ безлюдныхъ мѣстахъ.

Айваджъ—небольшой кишлакъ, населенный, по словамъ жителей, почти исключительно арабами. У кишлака расположена таможня, а въ верстѣ къ югу, ближе къ Аму-Дарьѣ, – постъ пограничной стражи.

Путь отъ Айваджа до Термеза на протяженіи около ста верстъ также безлюденъ, какъ и выше, отъ Сарая. Только близъ Термеза начинаютъ встрѣчаться скотоводы и большія стада верблюдовъ, пасущихся на обширныхъ свободныхъ площадяхъ долины Аму-Дарьи.

Съ высокаго холма у поста пограничной стражи Орлинаго мы увидѣли, наконецъ, вечеромъ 4-го октября полосу построекъ и высокую колокольню Термезской церкви.

Переночевали на Орлиномъ и на утро двинулись въ послѣдній переходъ. Люди и даже лошади*), какъ будто чувствуя близость конечной цѣли, шли особенно весело и бодро.

Около полудня 5-го Октября мы вошли въ Термезъ**).

---

*) Вьючныя лошади, купленныя въ Скобелевѣ и Учъ-Курганѣ, выдержали всю поѣздку.

**) Отъ Лянгара до Термеза въ обратный путь пройдено 980 верстъ. Всего за всю поѣздку сдѣлано болѣе 1740 верстъ, изъ коихъ 820 верстъ снято маршрутной съемкой. Съ поѣздками въ сторону пройдено всего около 1800 в.

Рис. № 53. Новая афганская крѣпость Кала-и-Нусай (противъ Кала-и-Кумба).

Разсматривая въ общемъ путь съ Памира въ Термезъ видно, что онъ дѣлится на двѣ рѣзко отличныя части.

До Куляба онъ вьючный, отъ Куляба *) колесный. Участокъ вьючнаго пути отъ кишлака Гринга долиной рѣки Оби-Ніоу и далѣе до Куляба легко можетъ быть обращенъ въ колесный.

Пути по Пянджу и черезъ перевалы Одуди и Гушхонъ надо считать тяжелыми. Перевалъ Вальвалякъ вполнѣ удобенъ для вьючнаго движенія.

Вода въ общемъ – всюду**).

Подножный кормъ въ горной части пути есть лишь въ сторонѣ въ боковыхъ ущельяхъ или на большихъ высотахъ.

Топливо въ горахъ найдется въ садахъ кишлаковъ или въ видѣ древесныхъ порослей по ущельямъ пересѣкающихъ путь ручьевъ.

Отъ Куляба подножный кормъ грубаго качества есть въ тугаяхъ, но пользоваться имъ могутъ лишь привычныя лошади.

Топлива въ видѣ мелкой древесной растительности или камыша сколько угодно.

Что касается продовольственныхъ средствъ по пути, то на нихъ можно расчитывать только въ долинѣ рѣки Оби-Ніоу и у Куляба.

Долина Оби-Ніоу и окрестности Куляба настолько богаты, что здѣсь, надо думать, могутъ существовать на мѣстныя средства силы до корпуса.

Рядъ большихъ кишлаковъ по Пянджу: Богоракъ, Чубекъ, Саятъ, Пархаръ и Сарай

---

*) Считая направленіе Кулябъ-Чубекъ. Развѣдка пути Калай-Хумбъ—Кулябъ Айваджъ—приложеніе № 2 стр. 161.

**) Нѣтъ воды только на небольшихъ участкахъ: осенью на сѣверномъ склонѣ перевала Гушхона и въ Кокульскихъ горахъ.

могли-бы обезпечить мукой, мясомъ и зерномъ при прохожденіи отрядъ до 2 сотенъ.

На всемъ остальномъ протяженіи пути съ Памира на мѣстныя средства можетъ расчитывать, и то далеко не вездѣ, лишь небольшая конная партія до взвода.

Только перевалы Одуди и Гушхонъ, закрывающіеся почти на 9 мѣсяцевъ, властно ограничиваютъ время возможныхъ операцій вдоль пути, что касается остальныхъ физическихъ препятствій, то онѣ могутъ быть значительно облегчены разработкой пути и не должны остановить хорошихъ войскъ.

Невозможность развертыванія въ горной части пути большихъ силъ и затруднительность снабженія здѣсь войскъ продовольствіемъ и другими запасами вынуждаетъ отрядъ, который будетъ двинутъ въ Дарвазъ и на Памиръ по Пянджу отъ Куляба, сдѣлать возможно легче и меньше.

V. КРАТКІЙ ОЧЕРКЪ СТРАНЪ ПРИЛЕГАЮЩИХЪ КЪ ВЕРХОВЬЯМЪ ПЯНДЖА. (Памиры и Бадахшанъ).

Памиръ*)

Подъ названіемъ Памира извѣстна возвышенная горная страна, лежащая въ верховьяхъ р. Пянджа и его правыхъ притоковъ.

*) Для составленія очерка Памира источниками послужили: добавленіе № 7 къ сборнику матеріаловъ по Азіи—Краткій очеркъ Памира, Зайченко—"Памиры и Сарыколъ", и докладъ бывшаго Начальника Памирскаго отряда Подполковника Кивэкэса въ Штабѣ Туркестанскаго военнаго округа отъ 10 декабря 1908 г.

Мнѣ лично пришлось видѣть лишь Западный Памиръ.

Фототипія Турнке. Военно Топогр. Отдѣла

Рис. № 54. Рѣка Пянджъ противъ афганской крѣпости Кала-и-Шикай (видъ внизъ по рѣкѣ).

Рис. № 55. Афганская крѣпость Кала-и Шикай (видъ вверхъ по рѣкѣ).

Политическое и военное значеніе Памира заключается въ его географическомъ положеніи въ мѣстѣ встрѣчи трехъ имперій: Россіи, Китая и Англо-Индіи съ Афганистаномъ Такое срединное положеніе Памира и является причиной того политическаго и военнаго интереса, который онъ представляетъ. Протягиваясь отъ нашихъ границъ на югъ къ сторонѣ Индіи, онъ является нашимъ естественнымъ окномъ туда.

Границы.

Природными границами Памирскаго нагорья являются: Заалайскій хребетъ на сѣверѣ, хребетъ Музъ-Тагъ на востокѣ, Гиндукушъ на югѣ и р. Пянджъ съ Бартанго-Язгулемскимъ хребтомъ на западѣ.

Въ этихъ предѣлахъ Памиръ занимаетъ площадь размѣрами по меридіану около 270 верстъ и по долготѣ 300 верстъ.

Государственныя границы наши, однако, не вполнѣ совпадаютъ съ естественными границами, а мѣстами государственная граница наша даже совершенно не опредѣлена.

Такъ на основаніи договора нашего съ Китаемъ въ 1884 году граница на Памирѣ была доведена съ сѣвера лишь до перевала Узъ-бель, откуда она дальше указана не была и было лишь условлено, что отъ перевала Узъ-бель граница наша идетъ на юго-западъ, а китайская—на югъ.

Жизнь подсказала иное рѣшеніе, надо было остановиться на чемъ-либо опредѣленномъ и мы фактически заняли ту границу, на которую китайцы не соглашались.

Граница, занятая нами сейчасъ, идетъ отъ перевала Узъ-бель не на юго-западъ, а на юго-

востокъ по хребту, отдѣляющему высокій Памиръ отъ Сарыкола.

Такимъ образомъ вопросъ о границѣ здѣсь является открытымъ.

На югѣ и западѣ граница нашего Памира установлена соглашеніемъ съ Англіей въ 1895 году. На югѣ она идетъ по хребту Императора Николая II и р.р. Памиру и Пянджу, на западѣ—все время по р. Пянджу.

По площади Памиръ занимаетъ около 60 тысячъ квадратныхъ верстъ, т. е. приблизительно столько же, сколько занимаютъ Европейскія владѣнія Бельгіи и Голландіи взятыя вмѣстѣ.

Весь указанный раіонъ находится въ управленіи русскихъ властей—нашего Начальника Памирскаго отряда, но номинально западный Памиръ, западнѣе линіи: устье р.Памира—ледникъ Графа Шереметьева, входитъ въ составъ Бухары.

Чтобы сохранить здѣсь офиціальные признаки бухарскаго правленія, въ Хорогѣ держится бухарскій чиновникъ подъ названіемъ Шугнанскаго бека, фактически съ 1905 года подчиненный Начальнику Памирскаго отряда.

Бекъ этотъ получаетъ жалованье отъ русскаго правительства и лишенъ всякой самостоятельности.

Для внѣшняго декорума беку разрѣшается взимать въ свою пользу съ купцовъ зякетъ и прикладывать свою печать къ разнымъ туземнымъ документамъ.

Негласное присоединеніе къ рускому управленію Западнаго Памира состоялось въ 1905 году.

Теперь Западный Памиръ богатѣетъ съ каждымъ годомъ.

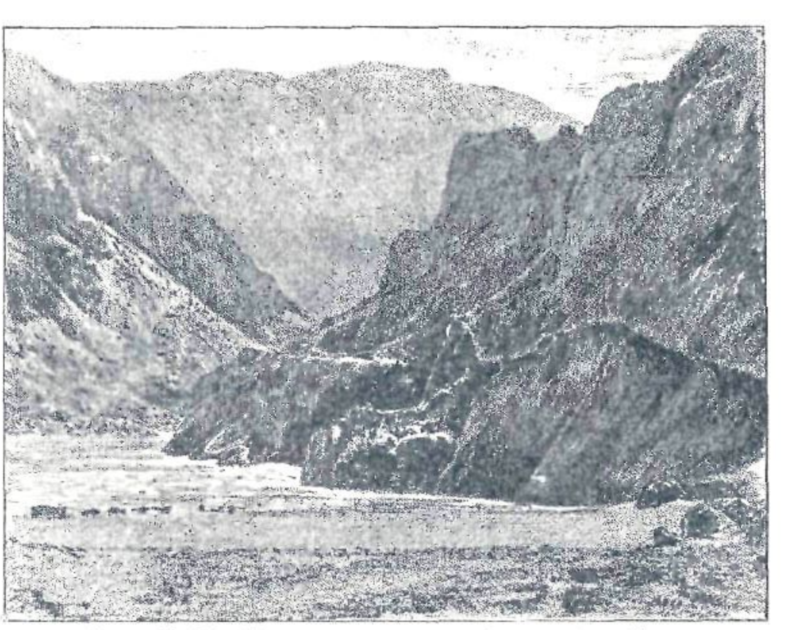


Рис. № 57. Путь вдоль праваго берега рѣки Пянджа у к. Тогмая. По скалѣ путь идетъ по карнизамъ и балконамъ.

Поверхность.

По характеру поверхности Памиръ представляетъ собою высоко поднятую горную страну. Почти 9/10 его поверхности заполнено горами и только 1/10 часть остается на долины. Средняя высота долинъ отъ 7—12 тысячъ футовъ, переваловъ около 15 тысячъ, горъ 18 тысячъ. Отдѣльныя вершины достигаютъ до 23 тысячъ футовъ.

Граница вѣчнаго снѣга крайне высока—около 18 т. ф. Послѣднее является нѣкоторою особенностью Памиръ, такъ какъ немного на сѣверѣ, въ Алайскомъ хребтѣ, вѣчный снѣгъ на высотѣ уже около 10—11 тысячъ футовъ.

Въ Дарвазѣ—на высотѣ около 12—13 тысячъ футовъ.

Не смотря на большую абсолютную высоту горъ относительное превышеніе ихъ надъ долинами невелико, что происходитъ вслѣдствіе большой абсолютной высоты и самихъ долинъ.

Подъемъ на перевалъ на Памирѣ не представляетъ тѣхъ трудностей, какъ въ восточной Бухарѣ и Дарвазѣ, гдѣ долины глубоки и относительное превышеніе переваловъ громадно. Здѣсь, въ Восточной Бухарѣ, приходится часто въ теченіе одного дня для прохожденія перевала подниматься къ верху на высоту до 8 тысячъ футовъ, т. е. болѣе 2 верстъ.

Всѣ Памирскія горныя цѣпи безлѣсны и по гребню хребтовъ покрыты вѣчнымъ снѣгомъ; есть и ледники.

По строенію рельефа, Памиръ можно раздѣлить на двѣ части Восточнѣе линіи—устье р.

Памира — озеро Яшиль-Куль — ледникъ Графа Шереметьева лежитъ, такъ называемый, восточный высокій Памиръ, западнѣе—западный.

Восточный Памиръ представляетъ собой возвышенную страну широкихъ и высокихъ долинъ. Ширина ихъ здѣсь до 10 верстъ; абсолютная высота до 12—14 тысячъ футовъ, почему относительное превышеніе горъ надъ долинами крайне невелико.

Эти обстоятельства и являются причинами того, что Восточный Памиръ доступнѣе чѣмъ западный, гдѣ долины глубже и относительное превышеніе горъ больше.

На западномъ Памирѣ долины съуживаются и понижаются до 7 тысячъ футовъ, относительное превышеніе горныхъ цѣпей увеличивается и склоны ихъ дѣлаются круче. Здѣсь вся жизнь сосредоточивается по узкимъ и глубокимъ долинамъ рѣкъ.

Всего по широтѣ Памиръ перерѣзывается приблизительно параллельно рѣкамъ 6 хребтами. По меридіану идетъ лишь одинъ хребетъ—Сарыкольскій, являющійся нашей естественной границей съ Китайскимъ Сарыколомъ. Средняя высота его около 18 тысячъ футовъ.

Важнѣйшіе перевалы въ Сарыкольскомъ хребтѣ: Акъ-Байталъ, юго-восточнѣе озера Кара-Куля, и Найза-Ташъ, по которому происходитъ сообщеніе нашего поста Ташъ-Кургана въ Сарыколѣ съ постомъ Памирскимъ. Здѣсь ходитъ почта.

Относительное превышеніе Сарыкольскаго хребта надъ долинами восточнаго Памира всего около 4—5 тысячъ футовъ. Перевалы его можно считать открытыми круглый годъ.

Рис. № 56. Рѣка Пянджъ у кишлака Тогмай (видъ внизъ по теченію рѣки)

Рис. № 58. Рѣка Пянджъ ниже кишлака Зыгара, гдѣ Пянджъ входитъ въ узкое скалистое ущелье (видъ внизъ по теченію рѣки)

Почва, какъ на восточномъ такъ и на западномъ Памирѣ, вообще камениста. На западномъ Памирѣ вдоль Пянджа и другихъ рѣкъ есть участки леса. Въ этихъ мѣстахъ, обыкновенно, расположены селенія и жители занимаются хлѣбопашествомъ.

Растительностью Памиръ вообще крайне бѣденъ—горы его совершенно голы. Особенно скудна растительность восточнаго Памира, гдѣ древесной растительности, за исключеніемъ кустарника „терескенъ", служащаго единственнымъ топливомъ, почти совершенно нѣтъ. Только кой-гдѣ въ ущельяхъ рѣкъ растутъ жидкій *талъ и береза. Больше всего древесной растительности* на восточномъ Памирѣ по долинѣ Мургаба-Бартанга.

Восточный Памиръ, сравнительно съ западнымъ, богатъ зато травяными пастбищами по долинамъ рѣкъ.

На западномъ Памирѣ древесной растительности много больше и она разнообразнѣе: кишлаки тонутъ въ зелени тутовыхъ и другихъ фруктовыхъ деревьевъ.

Благодаря меньшей абсолютной высотѣ и болѣе мягкому климату здѣсь родятся разные фрукты: яблоки, урюкъ и дыни. Есть даже и виноградъ, но вызрѣваетъ онъ плохо. Большихъ древесныхъ породъ въ дикомъ видѣ здѣсь нѣтъ также, какъ и на восточномъ Памирѣ, почему въ случаѣ необходимости въ деревѣ, для построекъ или какихъ-либо подѣлокъ, его приходится подвозить для Памирскаго отряда чуть-ли не изъ Оша.

Немного хвойнаго лѣса встрѣчается лишь по рѣкѣ Шахъ-Дара

Какъ на древесную растительность годную въ топливо, на западномъ Памирѣ нужно указать на густыя заросли облепихи по островамъ Пянджа.

Подножный кормъ найдется лишь въ ущельяхъ горныхъ рѣкъ выше и кой-гдѣ въ долинѣ Пянджа въ Ваханѣ.

Изъ злаковъ населеніе на западномъ Памирѣ сѣетъ: рожь, пшеницу, гималайское жито*) (ячмень), просо и разныя бобовыя растенія.

На восточномъ Памирѣ занятіе земледѣліемъ ввиду значительной абсолютной высоты долинъ невозможно.

Всѣ рѣки Памира принадлежатъ къ системѣ р. Пянджа.

Важнѣйшіе притоки Пянджа, орошающіе Памиръ: Гунтъ съ Шахъ-Дарой и Бартангъ.

Гунтъ представляетъ изъ себя бурную горную рѣку шириной около 20—30 саж. Верховья Гунта носятъ названіе Аличуръ. Пройдя озеро Яшиль-Куль, образовавшееся подъ вліяніемъ обвала, Аличуръ принимаетъ названіе Гунта. Ширина Аличура тоже до 20 саженей.

Бартангъ много больше Гунта — у устья онъ до 1/2 вер. шириной, со скоростью теченія до 9 футовъ въ секунду.

Рѣка Бартангъ имѣетъ три названія; въ верховьяхъ — Акъ-су, въ среднемъ теченіи

*) Гималайское жито — это голый ячмень. Въ измѣненіяхъ вида зерна ячменя въ зависимости отъ абсолютныхъ высотъ интересно то, что чѣмъ выше, тѣмъ оно больше оголяется. На нашемъ пути на Памиръ послѣднее мѣсто съ одѣтымъ зерномъ былъ к. Курговади, откуда выше ячмень начиналъ оголяться, а на Памирѣ былъ совсѣмъ голый. (Зерно не было завернуто въ чешуйки прицвѣтниковъ — было голо). Голый ячмень очень твердъ и съ трудомъ пережевывается непривычными лошадьми.

Мургабъ и въ нижнемъ—Бартангъ. Акъ-су незначительна. Ширина Мургаба уже до 25 саж., глубина до 14 футъ.

Черезъ Бартангъ въ зимнее время имѣется бродъ у Кала-и-Вамара Лѣтомъ, какъ здѣсь такъ и выше, переправа возможна лишь на бурдюкахъ.

Кромѣ рѣкъ на Памирѣ имѣются озера: Зоръ-Куль, Яшиль-Куль, Рангъ-Куль и Кара-Куль. Кара-Куль—горько-соленое.

Климатъ Памира крайне суровъ, особенно восточнаго, гдѣ морозы доходятъ до 44 градусовъ Реомюра.

Переносить климатъ восточнаго Памира могутъ лишь вполнѣ здоровые люди: вѣтренность, сухость и разрѣженность атмосферы—его главнѣйшія черты.

Климатъ западнаго Памира здоровѣе и мягче. Зимы здѣсь снѣжны, лѣто тепло.

Среднія температуры года: зимы—20° R, лѣта +10° R.

Наименьшая температура года—44° R. Наивысшая +25° R.

Населеніе восточнаго Памира—киргизы, кочующіе по долинамъ рѣкъ и озеръ. Они магометане-сунниты.

Киргизъ всего около 500 кибитокъ до 2½ тысячъ душъ.

Населеніе западнаго Памира таджики—измаилиты численностью до 25 тысячъ человѣкъ.

Религія ихъ представляетъ изъ себя смѣсь мусульманства, буддизма и христіанства. Они очень вѣротерпимы и совсѣмъ не фанатичны, русскихъ они за невѣрныхъ не считаютъ и охотно съ ними сходятся. При въѣздѣ на Памиры со стороны восточной Бухары, до нельзя фанатичной и нетерпимой, населеніе западнаго

Памира производитъ на европейца въ высшей степени отрадное впечатлѣніе.

Населеніе не бѣжитъ и не прячется, а наоборотъ, васъ встрѣчаютъ съ любопытствомъ и любезно.

Догматы своей религіи таджики тщательно скрываютъ и въ своей средѣ посвящаютъ въ нихъ немногихъ. Только люди надежные и вполнѣ зрѣлаго возраста знаютъ сущность всѣхъ вѣрованій и обрядовъ.

Въ духовномъ отношеніи Памирскіе таджики подчиняются Ага-Хану своему высшему духовному лицу, живущему въ Бомбеѣ.

Представителями Ага-Хана на Памирѣ являются ишаны.

Вся связь съ Ага-Ханомъ выражается въ посылкѣ ему ежегодно зякета. На зякетъ таджики смотрятъ особеннымъ образомъ. Мнѣ пришлось говорить по этому поводу съ однимъ молодцомъ таджикомъ, состоящимъ у насъ на службѣ.

— Зачѣмъ ты посылаешь зякетъ Ага-Хану?

— Мой отецъ посылалъ и я посылаю.

— А что Ага-Ханъ съ нимъ дѣлаетъ?

— Да, мнѣ какое дѣло.

— Такъ зачѣмъ же ты посылаешь?

— А вы священнику платите? спросилъ онъ.

Вотъ, какъ смотрятъ таджики на зякетъ. Говорю объ этомъ для того, чтобы показать, что таджики совершенно не фанатичны, преданы намъ и заслуживаютъ и съ нашей стороны вниманія.

Занимается населеніе западнаго Памира почти исключительно земледѣліемъ.

Населеніе восточнаго Памира киргизы — скотоводы.

Ввиду крайней бѣдности въ массѣ населенія западнаго Памира и ненадежности киргизъ восточнаго Памира, которые въ случаѣ какихъ либо поборовъ, перебѣгутъ всѣ изъ нашихъ предѣловъ въ Китай или афганскій Ваханъ, ни на какія мѣстныя средства на Памирѣ разсчитывать безусловно нельзя.

Пути.

Всѣ пути на Памирѣ по виду и пользованію ими надо считать вьючными, но мѣстность восточнѣе меридіана озера Кара-Куль допускаетъ во многихъ мѣстахъ движеніе даже полевой артиллеріи на колесахъ.

Характеръ рельефа восточнаго Памира дѣлаетъ и пути на немъ болѣе легкими, чѣмъ на западномъ.

На западномъ Памирѣ всѣ пути тянутся исключительно почти по широтѣ—вдоль рѣкъ, изъ поперечныхъ путей существуетъ лишь одинъ путь вдоль Пянджа: на восточномъ Памирѣ движеніе возможно, какъ по широтѣ такъ и по меридіану (еще болѣе удобно).

Важнѣйшими меридіанальными путями на Памирѣ являются пути: вдоль Пянджа отъ Калаи-Вамара до Ишкашима и отъ озера Кара-Куля черезъ постъ Памирскій на постъ Кизылъ-Рабатъ и далѣе на перевалы Беикъ или Михманъ-Юлы.

Изъ поперечныхъ путей важнѣшіе: путь отъ поста Памирскаго въ Хорогъ и оттуда же вдоль рѣкъ Аличура, Памира и Пянджа до поста Ишкашимскаго.

Путемъ отъ поста Памирскаго на Хорогъ долинами Аличура и Гунта ходитъ на Памиръ почта.

Почту возятъ верховые джигиты.

Нашъ Памирскій отрядъ общей численностью всего въ 185 человѣкъ съ офицерами расположенъ на 5 постахъ: Хорогъ (резиденція Начальника отряда), постъ Памирскій, Кизылъ-рабатскій, Лянгарскій и Ишкашимскій.

Посты расположены, сообразно удобству наблюденія за важнѣйшими путями.

Какъ боевая сила отрядъ достаточенъ въ хорошихъ рукахъ для отраженія враждебныхъ попытокъ населенія въ общемъ слабаго, миролюбиваго и невооруженнаго, но, въ случаѣ неожиданнаго вторженія на Памиръ афганцевъ или англичанъ, ему остается лишь умереть.

Что касается количества нужныхъ войскъ для серьезной обороны Памира, которая сводится къ оборонѣ проходовъ, то не смотря на его огромную территорію, эту задачу можетъ выполнить казалось бы бригада пѣхоты съ артиллеріей.

На Памирскій отрядъ, въ настоящемъ видѣ, можно смотрѣть лишь какъ на слабое сторожевое охраненіе, выброшенное на далекую окраину.

Связь Памира съ Ферганой и восточной Бухарой.

Изъ Ферганы на Памиръ имѣются, какъ выше указано, три пути:

1) Колесный путь отъ г. Оша мимо озера Кара-Куль къ посту Памирскому (на восточный Памиръ).

2) Тяжелый вьючный путь Скобелевъ—Алайская долина—Алтынъ-Мазаръ—къ озеру Яшиль-Куль (въ центръ Памира).

3) Мѣстами тяжелый вьючный путь Скобелевъ-Алайская долина—перевалъ Гардани-Кафтаръ—черезъ Дарвазъ | на перевалы Гушхонъ-Одуди—къ Кала-и-Вамару (на западный Памиръ*).

Только первый путь, отъ г. Оша до поста Памирскаго, доступенъ для пользованія круглый годъ, почему и является главнымъ путемъ, связующимъ Памиръ съ Ферганой.

Второй и третій пути могутъ служить лишь какъ второстепенные, такъ какъ открыты на всемъ протяженіи всего въ теченіе около 3 мѣсяцевъ въ году (съ середины іюня до середины сентября).

Связь Памира съ восточной Бухарой въ настоящее время поддерживается по тяжелому вьючному пути черезъ перевалы Одуди-Гушхонъ и вдоль праваго берега рѣки Пянджъ**).

Варіантомъ этого пути отъ долины Ванча является вьючная тропа на перевалъ Сытарги въ долину рѣки Хингоу, выводящая тоже въ восточную Бухару. Если разработать дорогу вдоль праваго берега Пянджа отъ кишлака Вознауда (ниже Кала-и-Вамара) до устья Ванча для коннаго движенія, то тогда изъ восточной Бухары до Памира (до Кала-и-Вамара) въ нашемъ распоряженіи получится двѣ дороги: одна вдоль праваго берега Пянджа, а другая изъ долины Хингоу на упомянутый перевалъ Сытарги и перевалы Гушхонъ и Одуди.

Вдоль лѣваго берега по всему протяженію Пянджа по афганской сторонѣ тоже имѣется до-

---

*) Вьючные пути имѣютъ на нѣкоторыхъ участкахъ *варіанты*.

**) Путь входитъ какъ участокъ въ указанный третій путь изъ Ферганы на Памиръ.

рога, которая настолько хороша, что выше Кала-и-баръ Пянджа допускаетъ колесное движенiе.

Отъ Кала-и-баръ-Пянджа можно провести колесную артиллерiю вверхъ до Ваханъ-дарьи и далѣе до Сархада и перевала Борогиль.

Параллельно афганской дорогѣ по лѣвому берегу Пянджа на участкѣ отъ Джумарча до Часноуда и Шидвуда верстахъ въ 10 западнѣе по горамъ есть еще дорога, которая по имѣющимся свѣдѣнiямъ до высоты Кала-и-Вамара настолько удобна, что ею пользовались раньше*) бухарскiе чиновники для поѣздокъ на Памиръ**).

При настоящихъ условiяхъ путь по Пянджу, связующiй восточную Бухару съ Памиромъ, никакого стратегическаго значенiя имѣть не можетъ, такъ какъ самая небольшая кучка стрѣлковъ на лѣвомъ берегу Пянджа, ввиду узости ущелья рѣки, не пропуститъ по немъ ни одной живой души и остановитъ всякое движенiе.

Только съ захватомъ лѣвобережной афганской дороги линiя Пянджа можетъ служить для связи Памира съ восточной Бухарой. До захвата лѣвобережной дороги движенiе до Кала-и-Вамара можно направить изъ долины рѣки Хингоу на перевалъ Сытарги въ долину Ванча и на перевалы Гушхонъ и Одуди. Однако у Кала-и-Вамара и

*) До передачи афганцамъ лѣвобережныхъ бухарскихъ владѣнiй.

**) Такимъ образомъ, въ случаѣ разработки дороги по Пянджу отъ Вознауда до устья Ванча можно изъ восточной Бухары до Кала-и-Вамара имѣть въ военное время всего до трехъ дорогъ: 1) Долина рѣки Хингоу—перевалъ Сытарги—перевалъ Гушхонъ и Одуди—Кала-и-Вамаръ 2) вверхъ по правому берегу Пянджа 3) вверхъ по лѣвому берегу Пянджа (съ варiантомъ отъ Джумарча до Часноуда). Пути по Пянджу имѣютъ то достоинство, что они открыты круглый годъ.

это направленіе выходитъ на Пянджъ, почему можно еще разъ повторить, что только захватъ лѣвобережной афганской дороги т. е. овладѣніе всей долиной Пянджа можетъ вполнѣ обезпечить связь Памира съ восточной Бухарой въ военное время.

Лучше всего, конечно, эта связь будетъ установлена занятіемъ нашими войсками отъ Куляба—Бадахшана.

Съ лѣвой стороны къ Пянджу примыкаютъ владѣнія Афганистана Бадахшанъ, въ составъ котораго входитъ и Ваханъ, отдѣляющій насъ отъ границъ Индіи.

Бадахшанъ представляетъ изъ себя горную страну, по характеру схожую съ западнымъ Памиромъ.

Особенною труднодоступностью отличается раіонъ сѣвернѣе линіи Богоракъ—Кала-и-Вамаръ. Здѣсь почти нѣтъ путей.

Населеніе Бадахшана коренное — таджики, родственные нашимъ Памирскимъ.

Афганцы здѣсь элементъ пришлый. Живутъ они исключительно по городамъ. Таджики крайне враждебно относятся къ афганцамъ за ихъ грубость и жестокость.

Главный административный центръ страны городъ Файзабадъ, гдѣ живетъ афганскій джарнейль управляющій Бадахшаномъ. Населеніе занимается земледѣліемъ и скотоводствомъ, особенно разведеніемъ лошадей. Важнѣйшіе скотоводческіе центры: Кишмъ и окрестности озера Шива, гдѣ лѣтомъ собирается много табуновъ на подножный кормъ.

Какъ раіонъ богатый скотомъ и подножнымъ кормомъ, окрестности озера Шива могутъ имѣть стратегическое значеніе.

Важнѣйшіе пути въ Бадахшанѣ тянутся съ сѣверо-запада на юго-востокъ. Пути эти связуютъ восточную Бухару съ сѣверной Индіей.

Лучшіе изъ нихъ:

1) Колесная дорога перерѣзывающая Бадахшанъ отъ переправы у Чубска на Рустакъ—Файзабадъ—Зебакъ:

2) Упоминаемый выше путь вдоль лѣваго берега Пянджа*).

Поперечныя дороги отъ Файзабада къ Пянджу вьючныя**).

Прямое сообщеніе Файзабада съ Кала-и-Баръ-Пянджемъ и афганскимъ Дарвазомъ зимой вслѣдствіе закрытія переваловъ, обыкновенно, прерывается и поддерживается тогда черезъ Зебакъ—Ишкашимъ вдоль Пянджа.

Съ Кабуломъ Бадахшанъ связывается колесной дорогой отъ Файзабада на Зебакъ перевалъ Мунжанъ — Чарикаръ-Кабулъ. Съ Чаръ-Вилайетомъ — колесной дорогой Файзабадъ-Рустакъ Ханабадъ — Кундузъ-Ташъ-Курганъ — Мазари и Шерифъ.

По Пянджу афганцами выстроенъ цѣлый рядъ глинобитныхъ крѣпостей—калъ: Кала-и-Пянджъ, Ишкашимъ, Кала-и-баръ-Пянджъ, Кала-и-Нусай и Кала-и-Щикай. Никакого значенія противъ войскъ вооруженныхъ артиллеріей они имѣть не могутъ, а своей постройкой выказываютъ полное невѣжество въ настоящее время, афганцевъ въ военномъ искусствѣ.

---

*) Ширина дорогъ въ Афганистанѣ обыкновенно два маха (особая мѣра)—около 4 аршинъ.

**) На колесахъ отъ Файзабада на Пянджъ можно проѣхать черезъ Зебакъ—Ишкашимъ.

Гарнизонъ каждой калы около роты пѣхоты. Общая численность афганскихъ войскъ въ Бадахшанѣ близь Памира около 4 баталіоновъ пѣхоты съ артиллеріей (около 3 ор. на баталіонъ и 2 сотни конницы).

Бадахшанъ, вообще, страна, повидимому, богатая и хлѣбомъ и скотомъ и въ случаѣ нашихъ операцій на Бадахшанскомъ направленіи отъ Куляба на Файзабадъ—Читралъ или Асмаръ, въ Бадахшанѣ можно разсчитывать на довольно большія мѣстныя средства (приблизительно для дивизіи), что при хорошемъ качествѣ путей дѣлаетъ это направленіе сравнительно удобнымъ.

Насколько показываютъ дѣйствія англичанъ въ Читралѣ можно считать что Бадахшанское операціонное направленіе*) вообще вполнѣ годно для дивизіи пѣхоты съ артиллеріей.

VI. СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА НА ЮЖНОМЪ ФРОНТѢ ПАМИРЪ.

Прямо на югъ отъ границъ нашего Памира поднимается стѣна горъ хребта Императора Николая II и Гиндукушъ.

Узенькой полосой Афганскаго Вахана наша граница отдѣляется здѣсь отъ границы сѣверной Индіи, идущей по гребню Гиндукуша (ближайшее разстояніе до нея около 10 верстъ).

Сѣверная оконечность Индіи представляетъ собой гористую страну по характеру, какъ и Бадахшанъ, сходную съ нашимъ западнымъ Памиромъ: тѣ же рѣзкіе хребты горъ и глубокія долины рѣкъ, по которымъ живетъ населеніе и вьются пути.

*) Кулябъ-Читралъ или Кулябъ-Асмаръ.

Населеніе сѣверной Индіи принадлежитъ къ тому-же племени таджиковъ, что и наше населеніе Западнаго Памира.

Раздѣленное на множество небольшихъ ханствъ населеніе это слабо признаетъ свою зависимость отъ англичанъ и, отличаясь воинственностью и непокорностью, доставляетъ имъ много огорченій.

Административными центрами страны являются города Гильгитъ на востокѣ и Читралъ на западѣ, гдѣ живутъ англійскіе политическіе агенты, управляющіе страной, по мѣрѣ возможности.

Въ вѣчномъ страхѣ за судьбу Индіи, не зная уже съ которой стороны и ждать врага, англичане подготовляютъ свой театръ на всѣ фронты.

Подготовка сѣверо-Индійскаго театра отличается однако тою особенностью, что она чисто активнаго, наступательнаго характера.

Лучшимъ переваломъ въ Гиндукушѣ, какъ было упомянуто уже и выше, является всегда открытый Борогиль, представляющій изъ себя проходъ шириною около 5 верстъ, покрытый отличной травой.

Высота его около 12 тысячъ футовъ.

На перевалъ Борогиль и устремлены всѣ взоры англичанъ.

Разсчитывая, хотя въ этомъ направленіи, начать войну наступленіемъ они разрабатываютъ сюда пути отъ Читрала и Гильгита.

Дорога изъ Читрала по р. Ярхунъ-Дарьѣ на Борогиль настолько хороша, что уже допускаетъ *колесное движеніе*.

Дальнѣйшій путь отъ Борогиля на Сархадъ и по Ваханъ-Дарьѣ до Пянджа и по Пянджу до

самаго Кала-и-Баръ-Пянджа съ небольшой разработкой тоже колесный, какъ было указано уже и выше.

Такимъ образомъ англичане могутъ явиться на берега Пянджа съ колесной артиллеріей.

Путь отъ Гильгита на Борогиль пока вьючный.

Подготовляя противъ насъ базу они разработали и дорогу между Читраломъ и Гильгитомъ, которая тоже допускаетъ колесное движеніе.

Одновременно съ разработкой дорогъ къ Памиру англичане улучшаютъ пути и въ обхватъ его черезъ перевалъ Дора на западѣ и и черезъ перевалы Килликъ и Михманъ-Юлы на востокѣ*).

На Сарыколъ они обращаютъ особое вниманіе и, повидимому, ведутъ дѣло къ его захвату.

Сарыколъ для нихъ представляетъ то значеніе, что по немъ проходятъ удобнѣйшіе пути въ обходъ Памира изъ Ферганской области въ Сѣверную Индію.

Медленно распространяясь къ сѣверу и подготовляя населеніе къ мысли о подчиненіи имъ, англичане стремятся вообще къ овладѣнію Бадахшаномъ, Ваханомъ и Сарыколомъ, предпочитая оборону этихъ „буферовъ" взять въ свои руки.

Подготовляя театръ они формируютъ постепенно и войска годныя для операцій въ высокогорныхъ областяхъ, каковыми должна служить горная милиція, набранная изъ привычныхъ горныхъ жителей.

Не имѣя возможности нанести намъ на Памирѣ какой либо серьезный ударъ, англичане

*) Свѣдѣнія доставлены Подполковникомъ Кивекэсомъ.

могутъ однако занятіемъ его сильно поколебать нашъ престижъ въ Бухарѣ и Ферганѣ.

Занявъ Памиръ, они освобождаются отъ нашего давленія съ этой стороны и сами пріобрѣтаютъ преимущества флангового положенія по отношенію къ нашему Бадахшанскому операціонному направленію Кулябъ-Файзабадъ-Пешаверъ.

Если мы перейдемъ на Памирѣ въ наступленіе, то получаемъ тѣ-же выгоды: роняя престижъ англичанъ въ сѣверной Индіи, мы можемъ поднять тамъ возстаніе и угрожать ихъ тылу у Пешавера.

VII. Восточная Бухара и Памиръ, какъ театръ военныхъ дѣйствій.

Восточная Бухара и Памиръ представляютъ изъ себя высоко поднятыя горныя страны, изрѣзанныя преимущественно по широтѣ труднодоступными снѣжными хребтами. Хребты эти проходимы только по переваламъ, открытымъ въ большинствѣ отъ 1 до 4 мѣсяцевъ въ году. Только немногіе изъ нихъ допускаютъ движеніе круглый годъ.

Населеніе этихъ странъ, вслѣдствіе недостатка въ землѣ годной для обработки, бѣдно, разрозненно и слабо связано съ окружающимъ міромъ немногочисленными и трудными вьючными путями.

Удаленные отъ всякой культуры восточная Бухара и Памиръ находятся въ первобытномъ состояніи.

Основными свойствами восточной Бухары и Памира, какъ театра военныхъ дѣйствій, являются *труднодоступность, ограниченность времени* возможнаго для веденія операцій и почти полное отсутствіе всякихъ мѣстныхъ средствъ.

Трудность движенія по горамъ, хотя и требуетъ отъ войскъ большихъ физическихъ напряженій,*) не въ состояніи однако ихъ остановить.

Закрытіе переваловъ на зиму—вотъ, что *стихійно ограничитъ время и пространство операцій* и неизбѣжно ихъ пріостановитъ.

Это обстоятельство должно быть принято во вниманіе при разсчетѣ времени горнаго похода, такъ какъ иначе войска натолкнутся или на еще неоткрытые перевалы или могутъ быть разъединены осенью неожиданнымъ закрытіемъ ихъ.

Операція здѣсь должна быть соображена такъ, чтобы или она цѣликомъ или часть ея могла быть выполнена въ періодъ открытія горныхъ проходовъ. Лучшимъ временемъ въ горахъ надо считать періодъ съ середины іюня по середину сентября.

Самые тяжелые пѣшіе перевалы открываются *обыкновенно на августъ-до начала-середины* сентября.

Отсутствіе мѣстныхъ средствъ представляется гораздо болѣе серьезнымъ тормазомъ для движенія войскъ чѣмъ физическія трудности, которыя при извѣстной энергіи всѣ преодолимы.

Снабженіе продовольствіемъ большого отряда по одной вьючной тропѣ съ тыла можетъ быть иногда дѣломъ и невыполнимымъ. Большіе

*) Разрѣженная атмосфера большихъ абсолютныхъ высотъ, долинъ и переваловъ, можетъ переноситься свободно и долго лишь вполнѣ здоровыми людьми, почему составъ горныхъ отрядовъ, въ этомъ отношеніи, долженъ быть отборнымъ.

вьючные обозы потребовали-бы такого количества вьючныхъ животныхъ, что для нихъ не вездѣ нашелся-бы подножный кормъ и даже мѣсто для стоянки.

Невозможность снабженія большихъ отрядовъ продовольствіемъ и огнестрѣльными припасами ограничиваетъ здѣсь величину отрядовъ, которую къ тому-же, еще при необходимости быстраго веденія операцій, желательно сократить до минимума.

Дѣлу снабженія въ горахъ могутъ очень помочь склады продовольствія, заблаговременно заготовленные еще въ мирное время.*)

Склады эти слѣдуетъ располагать въ сараяхъ, на подобіе афганскихъ и англійскихъ.

Сараи, будучи окружены толстой глиняной стѣной, будутъ представлять собой и опорные пункты противъ небольшихъ пѣхотныхъ и кавалерійскихъ частей невооруженныхъ артиллеріей. Присутствіе такихъ опорныхъ пунктовъ на коммуникаціонномъ пути въ болѣе культурныхъ мѣстахъ страны и на узлахъ путей было-бы полезно и какъ обезпеченіе тыла.

Тяжелыя мѣстныя условія въ горной Бухарѣ и на Памирѣ потребуютъ отъ войскъ особенной энергіи (преодолѣніе препятствій), здоровья, выносливости (разрѣженная атмосфера) и подвижности (время операцій ограничено).

Отряды, двинутые въ горы, ввиду трудности снабженія большихъ массъ продовольствіемъ, должны быть возможно меньше, а обозы ихъ легче.

*) Что касается пустыннаго Памира, то положеніе войскъ на немъ можетъ облегчиться сосѣдствомъ богатаго Бадахшана, если онъ будетъ занятъ нами.

За небольшую величину отрядовъ въ горахъ говоритъ также и невозможность развертыванія значительныхъ силъ. Здѣсь позиціи—большею частью на роту—двѣ. Рота и можетъ быть принята за отдѣльную часть въ горныхъ войскахъ.*)

Предъявляемыя горнымъ войскамъ требованія энергіи, выносливости, подвижности и малочисленности указываютъ на то, что въ нихъ качество должно имѣть особенное значеніе передъ числомъ.

Пока нѣкоторые горные театры окружены условнымъ ореоломъ непроходимости и эта аксіома принята безмолвнымъ соглашеніемъ двухъ противниковъ, до тѣхъ поръ все обстоитъ благополучно.

Благополучіе это можетъ окончиться въ ту минуту, когда одна изъ сторонъ посмотритъ на дѣло иначе и начнетъ формировать такія войска, для которыхъ онъ станетъ проходимъ.

Наиболѣе пригодными для этого могутъ оказаться хорошо обученныя милиціи изъ горныхъ жителей, привыкшихъ съ дѣтства и къ воздуху и обстановкѣ горъ.**)

Горныя войска по своей малочисленности окажутся слабыми при спускѣ въ долину, но насколько успѣхи въ горахъ и занятіе горной страны гдѣ-нибудь на флангѣ можетъ быть терпимо?

---

*) Въ горныхъ войскахъ малыхъ общей численностью должно быть тѣмъ не менѣе много самостоятельныхъ отдѣльныхъ частей, чтобы проникнуть и занять всѣ проходы, всѣ долины.

**) На формированіе такихъ войскъ сѣверной Индіи англичанами уже обращено серьезное вниманіе.

Казалось-бы и для насъ въ Туркестанѣ это дѣло является предметомъ неотложной необходимости

Разсматривая пройденную во время поѣздки полосу въ горахъ восточной Бухары и Памира, невольно является вопросъ: возможный-ли это театръ военной борьбы или нѣтъ?*)

Представить себѣ въ обстановкѣ его наши равнинныя войска нельзя.

Колесная артиллерія, обозы и тяжелое снаряженіе невозможны на вьючныхъ тропахъ.

Это не театръ для милліонныхъ равнинныхъ армій.**)

Это театръ для малыхъ числомъ и легкихъ горныхъ войскъ, набранныхъ изъ горныхъ жителей, способныхъ безъ передышки лазить по горамъ цѣлый день и нести еще на себѣ нѣсколько пудовъ груза

Нигдѣ, какъ въ горахъ „война въ ногахъ", привычной груди и привычномъ сердцѣ.

Нигдѣ какъ въ горахъ „малыми силами могутъ вершаться большія дѣла".

---

*) *Что можно сдѣлать въ условіяхъ Памирскихъ горъ* показываютъ дѣйствія англичанъ во время Читральскаго возстанія въ 1895 году, когда полковникъ британской службы Келли съ отрядомъ въ 500 человѣкъ и 2 орудіями прошелъ изъ Гильгита въ Читралъ 330 верстъ съ боемъ въ 26 дней

Въ то же время Генералъ Лео, наступавшій на Читралъ съ юга, разрабатывая одновременно дорогу сдѣлалъ съ 14 т. человѣкъ пѣхоты 2 полк. кавал 2 горными батареями и 28 т. вьючныхъ животныхъ въ 17 дней 165 верстъ. съ боемъ перейдя 4 горныхъ хребта и переправившись черезъ 3 значительныхъ рѣки.

Англійскіе офицеры, ратовавшіе за усиленіе обороны Индіи, указывая на эти примѣры, говорили, что для русскихъ войскъ движеніе черезъ Памиры и перевалы Гиндукуша не труднѣе *перехода черезъ Балканы или Альпійскаго похода Суворова.*

(Добавленіе къ сборнику матеріаловъ по Азіи № 7 — Краткій очеркъ Памира).

**) Но вѣдь и весь Туркестанъ завоеванъ не милліонными арміями, а нѣсколькими баталіонами.

Приложеніе № 1.

РАЗВѢДКА Р. ПЯНДЖА.

Общій характеръ рѣки.

Пянджъ представляетъ изъ себя большую быструю и очень полноводную рѣку. Общее его протяженіе отъ нашего Памирскаго поста Лянгара до сліянія съ р. Вахшемъ около 900 верстъ.

Беря начало въ горахъ и протекая $^{2}/_{3}$ своего теченія, болѣе 600 верстъ, по гористой странѣ, Пянджъ по быстротѣ теченія, строенію дна, долины и береговъ является горной рѣкой.

Значительное протяженіе Пянджа и разнообразныя условія, въ которыхъ онъ протекаетъ, вынуждаютъ разсматривать его по участкамъ.

Пянджъ образуется изъ сліянія двухъ рѣкъ: р. Памира и р. Ваханъ-Дарьи. Ваханъ-Дарья больше, почему ее и слѣдуетъ считать главнымъ истокомъ Пянджа. Сліяніе р. Ваханъ Дарьи съ р. Памиромъ происходитъ у нашего поста Лянгаръ, откуда Пянджъ сразу принимаетъ видъ большой рѣки, достигая уже въ предѣлахъ Вахана ширины до $^{1}/_{2}$ вер. и болѣе. Лѣтомъ онъ нигдѣ въ бродъ не проходимъ.

До выхода на равнину у Богорака, Пянджъ принимаетъ въ себя съ правой стороны 4 большихъ притока: р. Гунтъ съ Шахъ-дарой, Бартангъ, Язгулемъ и Ванчъ, не считая множества мелкихъ рѣчекъ и ручьевъ несущихъ въ него свои воды съ обѣихъ сторонъ.

Изъ послѣднихъ болѣе значительны съ лѣвой стороны: р. р. Аррахтъ (стокъ озера Шива) и Джавай-Дарья.

Теченіе Пянджа на протяженіи отъ верховьевъ до к. Богорака крайне бурно и перемѣнчиво. Въ зависимости отъ окружающихъ горъ, рѣка, то широко разливается, то мчится въ скалистыхъ корридорахъ, уподобляясь мѣстами бѣшеному горному потоку.

Отъ к. Богорака Пянджъ выходитъ на открытую равнинную полосу мѣстности, принимаетъ болѣе спокойный характеръ, образуетъ острова и въ видѣ широкой могучей рѣки подходитъ къ сліянію своему съ р. Вахшемъ, откуда получаетъ названіе Аму-Дарьи (близь ур. Айваджа.)

Отъ истока до к. Богорака Пянджъ, хотя и течетъ все время въ горахъ, но по устройству долины и доступности береговъ можетъ быть раздѣленъ на два участка: отъ истока до к. Вознауда и отъ Вознауда до к. Богорака.

Въ верхнемъ течении до Вознауда долина Пянджа отличается шириной отъ 1/4 до 6 вер., берега—легкодоступностью.

Ниже Вознауда долина Пянджа съуживается въ тѣсное ущелье, берега становятся труднодоступными (особенно на участкахъ отъ Вознауда до устья Ванча и отъ Зыгара до Богорака).

Только въ немногихъ мѣстахъ долина рѣки здѣсь расширяется и принимаетъ болѣе открытый видъ (у устья Ванча, у устья р. Оби-Ніоу).

Все вышеизложенное даетъ основаніе къ тому, что-бы все теченіе Пянджа для разсмотрѣнія раздѣлить на три части: верхнее теченіе рѣки въ предѣлахъ Памира, отъ поста Лянгара

до к. Вознауда, среднее горное, отъ к. Вознауда до к. Богорака и нижнее равнинное, отъ к. Богорака до слiянiя съ р. Вахшемъ.

ВЕРХНЕЕ ТЕЧЕНIЕ Р. ПЯНДЖА ОТЪ П. ЛЯНГАРЪ ДО К. ВОЗНАУДЪ (въ предѣлахъ Памира).

Направленiе.

Образуясь изъ слiянiя р. Ваханъ-Дарьи съ р. Памиромъ, Пянджъ отъ Памирскаго поста Лянгаръ принимаетъ направленiе на Ю. З. З., которое сохраняетъ въ предѣлахъ всего Вахана до Ишкашима, откуда поворачиваетъ на сѣверъ до Кала-и-Вамара. У Кала-и-Вамара Пянджъ дѣлаетъ рѣзкiй поворотъ на западъ къ к. Вознауду, ниже котораго выходитъ изъ предѣловъ Памира.

Ширина.

Ширина Пянджа въ верхнемъ теченiи очень различна: онъ то разливается на большое пространство до 1 вер. и болѣе, то тѣснится между камнями, съуживаясь мѣстами до 4—7—10 саж.

Отъ самого своего истока*), отъ слiянiя р. Памира съ р. Ваханъ-Дарьей, Пянджъ имѣетъ

*) Рекогносцировка Пянджа отъ Лянгара до Ишкашима въ предѣлахъ Вахана на протяженiи 137 верстъ не входила въ мою задачу, мнѣ поручена была рекогносцировка этой рѣки только отъ Ишкашима до г. Кала-и-Хумба. Имѣя въ своемъ распоряженiи 5 дней, я проѣхалъ вдоль Вахана отъ Ишкашима до Лянгара и успѣлъ и объ этомъ участкѣ собрать тѣ свѣдѣнiя, которыя о немъ излагаю, что является важнымъ для полноты описанiя всей рѣки.

Недостатокъ времени и ушибъ ноги не дали мнѣ возможности собрать объ этомъ участкѣ болѣе обстоятельныя свѣдѣнiя.

видъ большой рѣки. Уже у афганской крѣпости Калаи-Пянджъ, ширина Пянджа достигаетъ до 40 саж.

Отъ поста Лянгара до к. Вранга ширина его колеблется отъ 20—30 саж. до 1/2 вер. и болѣе. Отъ Шитхарва до Ишкашима ширина колеблется отъ 5—8—10 саж. до 1/2—1 версты.

Рѣка всюду въ широкихъ мѣстахъ несетъ много острововъ, покрытыхъ иногда зарослями облепихи.

Особенно широкія мѣста между Шитхарвомъ и Даршаемъ, у Удита, выше р. Гонъ-Дары (противъ афганскаго Ишкашима) и у нашего поста Ишкашима.

Наиболѣе узкія мѣста въ Ваханѣ, доходящія иногда до 5—10 саж., у Даршая и ниже Наматгута, гдѣ рѣка имѣетъ сходство съ большимъ арыкомъ, стремительно несущимся въ узкомъ ложѣ, огражденномъ какъ-бы искусственно выровненными берегами высотой саж. 10—15.

Отъ Ишкашима до Боршора наибольшая ширина Пянджа достигаетъ 1/2—1 вер (У Ишкашима около 1 вер., ниже постовой бани до 1/4—3/4 вер.), наименьшая ширина здѣсь 20—25 саж. (выше постовой бани). Рѣка несетъ всюду множество песчаныхъ острововъ и отмелей, покрытыхъ кой-гдѣ зарослями облепихи.

Передъ Боршоромъ Пянджъ входитъ въ одно русло и сохраняетъ такой характеръ до лѣтовки Вруджакъ. Лишь изрѣдка русло рѣки на этомъ участкѣ нѣсколько расширяется и появляются острова (выше Казы-Деу, у Андожа, Шамбеде).

Наибольшая ширина рѣки между Боршоромъ и лѣтовкой Вруджакъ: на разливахъ выше и ниже Боршора и у Андожа, гдѣ она достигаетъ 200—300 саж. Наибольшая ширина рѣки, гдѣ

она течетъ однимъ русломъ: выше Андожа и Андероба саж. 40—50. Наименьшая ширина: немного выше Боршора (5—7 саж.), выше Барджира (7—8 саж.), у Дарморака (4—5 саж.), и у Пиша (10 саж.*). Ниже лѣтовки Вруджакъ Пянджъ снова разливается, появляются отмели и значительные острова.

Ширина его на протяженіи отъ лѣтовки Вруджакъ до к. Вознауда, какъ и выше подвергается значительнымъ и рѣзкимъ колебаніямъ *отъ 5—10 саж. до* $^1/_2$*—1 вер. и болѣе*. Наибольшая ширина его здѣсь, болѣе 1 версты противъ афганской крѣпости Кала-и-Баръ-Пянджа. Наименьшая ширина Пянджа на этомъ участкѣ—ниже к. Ревака 7—10 саж. Времена года и половодье не оказываютъ особаго вліянія на ширину рѣки, такъ какъ она течетъ почти вездѣ въ высокихъ берегахъ, или между скалъ.

Глубина

Глубина рѣки Пянджа крайне трудно поддается опредѣленію потому, что дно усѣяно скалами и вымоинами и рядомъ съ сравнительно неглубокимъ мѣстомъ или торчащей изъ воды верхушкой скалы можетъ лежать глубокая промоина—омутъ.

О глубинѣ наиболѣе мелкихъ мѣстъ можно судить по глубинѣ бродовъ и поднятію воды лѣтомъ въ половодье. Броды на Пянджѣ зимой обыкновенно по брюхо коню и подъ сѣдло т. е. аршина—$1^1/_2$—$1^3/_4$.

Колебаніе между уровнемъ воды во время половодья и зимнимъ стояніемъ аршина 2—3;

*) Всѣ опредѣленія ширины сдѣланы на глазъ съ коня.

Глубина наиболѣе мелкихъ мѣстъ на Пянджѣ лѣтомъ аршина $3^{1}/_{2}$—$4^{1}/_{2}$—5.

Въ узкихъ глубокихъ мѣстахъ во время половодья вода поднимается иногда до 6 аршинъ. Считая глубину этихъ мѣстъ зимой даже около 1—2 саж. (непроходимыхъ въ бродъ,) лѣтомъ во время половодья глубина эта достигаетъ 3—4 саж., во многихъ мѣстахъ она вѣроятно еще много больше. Полное отсутствіе въ верховьяхъ Пянджа судоходныхъ средствъ очень затрудняетъ болѣе точное опредѣленіе глубины этой рѣки.

Фарватеръ.

Фарватеръ Пянджа имѣетъ крайне измѣнчивый характеръ, переходя отъ одного берега къ другому. Замѣтить фарватеръ можно лишь въ болѣе широкихъ мѣстахъ рѣки. Въ узкихъ глубокихъ мѣстахъ вся масса воды движется съ почти одинаковой скоростью, съ ревомъ и шумомъ обходя торчащія изъ воды скалы или катясь поверхъ нихъ, образуя буруны и водовороты, покрытые пѣной и брызгами Главная стремнина все—же всегда, какъ-будто, въ серединѣ.

Подъ вліяніемъ описанныхъ неровностей теченія на берегахъ Пянджа во многихъ мѣстахъ можно замѣтить нѣчто въ родѣ приливовъ и отливовъ: вода то набѣгаетъ на берегъ, то отхлынываетъ шага на 2—3 и болѣе,*) какъ въ морскомъ прибоѣ, то больше то меньше. Камни уже сухіе вдругъ опять обдаются водой.

*) Приходилось испытывать нѣсколько разъ: сядешь на берегу мыться на камнѣ вдругъ прибой и попадаешь по щиколотку въ воду, мыло и полотенце уплываетъ.

Скорость теченія.

Скорость теченія Пянджа очень неравномѣрна: въ узкихъ мѣстахъ больше, на разливахъ меньше, на фарватерѣ и у камней она подобна водопаду, за скалами и у береговъ часто очень незначительна, а иногда подъ вліяніемъ, повидимому, устройства дна и береговъ въ затишьяхъ замѣчается даже обратное теченіе.

Скорость теченія въ рукавѣ Пянджа у теплаго ключа ниже бани Ишкашимскаго поста около $2^3/_4$ ф. въ сек. Ниже к. Пиша, въ главномъ руслѣ вблизи фарватера, 4 ф. въ сек. Передъ Пасъ-Баджу $3^1/_2$ ф. въ сек. На фарватерѣ въ узкихъ мѣстахъ ее надо считать не менѣе 7 ф.[1]) въ секунду. Въ общемъ она трудно поддается измѣренію вслѣдствіе неправильности теченія, буруновъ, водоворотовъ и камней у береговъ, гдѣ теченіе совсѣмъ не даетъ представленія о силѣ его по срединѣ рѣки на фарватерѣ. Мѣстами скорость теченія по срединѣ рѣки на фарватерѣ настолько велика, что паденіе воды видно на глазъ, какъ въ горномъ потокѣ.

Д н о.

Дно рѣки усѣяно скалами и камнями. Верхушки ихъ, обдаваемыя водяной пылью, во многихъ мѣстахъ торчатъ надъ поверхностью рѣки. Устройство дна является причиной того, что о глубинѣ Пянджа судить крайне трудно: рядомъ съ мелкимъ мѣстомъ на камняхъ лежитъ сразу глубокій омутъ въ расщелинѣ.

---

[1]) Скорость теченія въ узкихъ мѣстахъ значительно больше — доходя до 12—14 и болѣе футовъ въ секунду. — (Примѣч. Редактора).

Острова.

Острова на Пянджѣ имѣютъ сравнительно постоянный характеръ, такъ какъ почва ихъ большею частью камениста Сила теченія рѣки является однако причиной того, что формы многихъ острововъ отъ времени все-же измѣняются, старые острова исчезаютъ, новые намываются.

Количество острововъ въ высокую и малую воду различно, такъ какъ со спадомъ водъ многіе острова вслѣдствіе просыханія протоковъ присоединяются къ берегамъ. Въ свою очередь обнажаются изъ подъ воды низкія отмели, затопленныя ранѣе половодьемъ.

Высота острововъ надъ уровнемъ воды лѣтомъ незначительна ½—1 арш. и менѣе. Грунтъ острововъ частью каменистый (ниже Вруджака), частью песчано-каменистый (въ Ваханѣ и у Ишкашима). Песчано-каменистыя отмели имѣются во многихъ мѣстахъ, гдѣ рѣка широко разливается. Величина острововъ различна—наибольшая около 1 вер. въ длину и до ½ в. въ ширину.

Больше всего острововъ въ мѣстахъ разливовъ, гдѣ ширина рѣки достигаетъ наибольшихъ размѣровъ. Мѣста эти указаны выше при описаніи ширины рѣки. Особенно много острововъ: въ Ваханѣ, у Ишкашима, противъ афганской крѣпости Кала-и-баръ-Пянджъ (на участкѣ Тымъ-Воозмъ) и ниже Кала-и-Вамара. На этихъ участкахъ они достигаютъ и наибольшей величины, часто болѣе 1 вер. въ длину и до ½ в. въ ширину.

Растительность есть, обыкновенно, лишь на болѣе значительныхъ.

Острова не населены.

Берега.

Берега Пянджа по своимъ свойствамъ не даютъ возможности подмѣтить какой-либо опредѣленности въ строеніи, они бываютъ высоки и обрывисты одинаково, какъ въ узкихъ ущельяхъ, такъ и тамъ, гдѣ долина рѣки расширяется.

Низменный характеръ они имѣютъ обыкновенно въ мѣстахъ разливовъ и у устьевъ впадающихъ ручьевъ и рѣкъ.

Низменныя берега Пянджъ имѣетъ на довольно значительномъ протяженіи въ Ваханѣ, отъ Ишкашима до Боршора, противъ афганской крѣпости Кала-и-Баръ-Пянджа (на участкѣ Тымъ-Воозмъ) и у Кала-и-Вамара Высота береговъ Пянджа колеблется отъ нуля (гдѣ берегъ сходитъ въ воду по откосу), до нѣсколькихъ десятковъ саженей, гдѣ онъ сливается съ краями узкой долины рѣки и поднимается вверхъ часто совершенно отвѣсной стѣной скалъ.

Растительность встрѣчается лишь вдоль низменнныхъ береговъ. Обращаютъ на себя вниманіе травяныя пастбища въ Ваханѣ отъ к. Змудека до к. Вранга, гдѣ долина нашего берега рѣки низменна, болотиста и зелена. Вся невспаханная земля здѣсь покрыта муравой. Всюду видно много скота и селеній.

Долина.

Долина Пянджа въ Ваханѣ начиная отъ истока (нашего Лянгарскаго поста) открыта и широка. Отъ Лянгара до к. Змудека и даже Шитхарва ширина ея отъ 4—6 вер., отъ Шитхарва до Ишкашима 3—5 верстъ.

У Ишкашима ширина долины Пянджа версты 2—3; ниже къ Боршору она съуживается до 1 версты.

Отъ Боршора до устья Гунта ширина долины колеблется отъ $^1/_4$—$^1/_2$ и до 1 версты.

Мѣстами — между Андеробомъ и лѣтов. Вруджакъ Пянджъ течетъ въ узкомъ корридорѣ скалъ.

Отъ устья р. Гунта ширина долины замѣтно увеличивается и у Кала-и-баръ-Пянджа на участкѣ Тымъ-Воозмъ, она достигаетъ около 3 верстъ.

Къ Сочарову ширина долины уменьшается до 1—1$^1/_2$ в. Ниже къ Пасъ-Боджу и далѣе до устья Бартанга ширина ея колеблется отъ $^1/_2$ до 1 версты.

У Кала-и-Вамара ширина долины около 2—3 верстъ.

Края долины обозначаются съ обѣихъ сторонъ горными хребтами, круто поднимающимися къ верху и сопровождающими рѣку на всемъ протяженіи.

Подходя къ рѣкѣ часто вплотную, края долины сливаются во многихъ мѣстахъ съ скалистами берегами рѣки.

Дно долины Пянджа вообще каменисто, но есть большія пространства, покрытыя песками, лѣсомъ или болотами.

Песчаными мѣстами отличается долина Пянджа въ Ваханѣ. Наиболѣе значительный участокъ песковъ здѣсь лежитъ верстахъ въ 3—4 выше Шитхарва. Характеръ песковъ сыпучій, но они не лишены растительности.

Долина рѣки во многихъ мѣстахъ покрыта зарослями. Лѣсъ попадается, главнымъ образомъ, у устьевъ впадающихъ въ Пянджъ горныхъ рѣкъ и ручьевъ, чѣмъ и объясняется расположеніе здѣсь селеній и лѣтовокъ.

Болота въ долинѣ Пянджа имѣются ниже Кала-и-Вамара приблизительно до кишлакаВаамта. По спадѣ половодья вода стоитъ здѣсь огромными зелеными лужами, распространяющими зловоніе и являющимися причиной сильнѣйшихъ лихорадокъ, свирѣпствующихъ въ долинѣ Кала-и-Вамара съ августа мѣсяца до начала морозовъ.

Общее командованіе принадлежитъ, повидимому, лѣвому краю долины, т. е. афганскомуберегу.

Переправы.

Переправъ постоянныхъ на Пянджѣ нѣтъ. Единственный мостъ черезъ Пянджъ былъ въ Ваханѣ въ періодъ владычества афганцевъ. Остатки этого моста, разрушеннаго афганцами при нашемъ занятіи Вахана, видны до сихъ поръ ниже к. Даршая.

Переправы жителями производятся на гупсарахъ (Гупсаръ—баранья шкура надутая воздухомъ), или въ бродъ (зимой).

Броды на Пянджѣ всѣ измѣняющіеся и открываются лишь въ періодъ малой воды, съ сентября по середину мая. Средняя глубина бродовъ по брюхо коню или подъ сѣдло, т. е. арш. 1½—2.

Броды открываются зимой во многихъ мѣстахъ, обыкновенно, тамъ, гдѣ рѣка широка и гдѣ много острововъ.

Бродовъ тѣмъ больше, чѣмъ ближе къ верховьямъ рѣки. Въ Ваханѣ бродовъ особенно много выше Наматтута. У Рена-Нюта 3 брода. Ниже извѣстны броды: у к. Мульводжа и у поста Ишкашима (выше), выше Боршора 2, у к. Казы-деу 3, (одинъ выходитъ на Андожъ, другой выше, третій, который противъ, выхо-

дитъ на дорогу на Ягурди. Зимой таджики, переѣзжая изъ Файзабада въ Казы-деу, спускаются съ дороги прямо на бродъ противъ Казы-деу), у Шамбеде 1, у Сила 2, у ур. Барджира, (у к. Андероба). (Зимой вообще на простанствѣ отъ п Лянгара до к. Андероба можно во многихъ мѣстахъ переправиться черезъ Пянджъ въ бродъ, лѣтомъ—нигдѣ), у к Нуводака (противъ афганскаго кишлака Ношава), у к. Тыма, у Поршенева (противъ афганской крѣпости Кала-и-Баръ-Пянджъ), у к Баръ-Іомча, у Пасъ-Боджу (выше), случайный у Кала-и-Вамара, (открывается не всегда), у к. Дезруда и у к. Барушона.*)

Переправы на гупсарахъ жители совершаютъ или въ одиночку вплавь, лежа на гупсарѣ, или на небольшихъ плотикахъ изъ гупсаровъ.

Плотикъ представляетъ изъ себя деревянную раму съ клѣтками изъ жердей, къ этой рамѣ съ одной стороны подвязываются надутые воздухомъ гупсары, въ числѣ обыкновенно 12-18 штукъ. Плотикъ опускается въ воду стороной, гдѣ подвязаны гупсары, а сверху клѣтчатая рама покрывается кошмой и плотъ готовъ.

Подъемная сила плота довольно велика и достигаетъ, повидимому, 10-12 пудовъ.

Управляется плотъ, обыкновенно, двумя людьми, плывущими рядомъ съ нимъ на гупсарахъ. Рѣзкими движеніями ногъ пловцы постепенно продвигаютъ его къ сторонѣ другого берега. Легкій плотъ сильно сносится быстрымъ теченіемъ рѣки и пристаетъ къ противоположному берегу гдѣ нибудь много ниже мѣста отвала. Во время движенія гупсары, потерявшіе упру-

*) Ввиду производства рекогносцировки въ августѣ, когда броды были еще закрыты, провѣрить ихъ лично было невозможно. Указанные броды перечислены по разспроснымъ даннымъ.

гость, дополняются воздухомъ пловцами черезъ особыя отверстія, закрытыя деревянными пробками.

Переправа на гупсарахъ въ теплое время года сравнительно удобна и безопасна, но требуетъ много гупсаровъ и опытныхъ пловцовъ, что можно найти далеко не вездѣ. Зимой переправа затрудняется для пловцовъ холодной водой.

Устройство мостовъ на сваяхъ возможно только въ широкихъ мѣстахъ рѣки, гдѣ теченіе слабѣе, грунтъ дна мягче и острова дадутъ возможность перекидывать мосты лишь черезъ отдѣльные рукава.

Мосты одноарочные, кавказскаго типа, возможны для устройства во многихъ узкихъ мѣстахъ рѣки. Остатки моста такого типа, построеннаго афганцами, сохранились до сихъ поръ въ Ваханѣ ниже к. Даршая, какъ это было упомянуто выше.

Искусственныя сооруженія.

Никакихъ искусственныхъ сооруженій на Пянджѣ не имѣется (за исключеніемъ упомянутаго выше сломаннаго афганцами моста у Даршая).

Д о р о г и.

Вдоль обоихъ береговъ рѣки все время тянутся дороги. Дорога вдоль нашего берега всюду имѣетъ характеръ вьючной тропы, но по своимъ качествамъ она во многихъ мѣстахъ допускаетъ колесное движеніе. Грунтъ ея почти вездѣ—каменистый и полотно твердое. Лишь въ Ваханѣ, какъ указано выше при разсмотрѣніи долины рѣки, встрѣчаются пески и болота.

Отъ Лянгара до Ишкашима дорогу можно считать колесной (пройдетъ полевое орудіе),

между Ишкашимомъ и Хорогомъ почти вездѣ пройдетъ горная артиллерія на колесахъ. Отъ Хорога до Кала-и-Вамара путь мѣстами болѣе труденъ и менѣе разработанъ. Разработка его здѣсь требуетъ порохострѣльныхъ работъ, съ помощью которыхъ и на этомъ участкѣ онъ можетъ быть обращенъ въ возможный для колеснаго движенія, но пока его надо считать вьючнымъ.

Дорога вдоль афганскаго берега разработана много лучше, чѣмъ у насъ. Причиной этого является то, что афганцы, крайне безцеремонные въ обращеніи съ мѣстнымъ туземнымъ населеніемъ, требуютъ отъ него, въ видѣ повинности, безплатной разработки дорогъ. Дорога вдоль афганскаго берега въ среднемъ имѣетъ ширину около 4 арш. (два размаха человѣка кулляджъ), она хорошо укатана и почти вездѣ, повидимому, допускаетъ движеніе полевой колесной артиллеріи. 2 всадника рядомъ ѣдутъ свободно.*)

Пути по Пянджу вдоль обоихъ береговъ представляютъ изъ себя сплошное дефиле: съ одной стороны рѣка, съ другой стѣна горъ.

ПУТИ ОТХОДЯЩІЕ ОТЪ РѢКИ.

Отъ Пянджа отходятъ пути:

1) По р. Ваханъ-Дарьѣ на Борогиль, (путь можно считать колеснымъ).

Отъ Борогиля отходятъ дороги на юго-западъ на Мастуджъ—Читралъ и на юго-востокъ на Гильгитъ.

*) Отъ Лянгара по Вахану и до Кала-и-баръ-Пянджа она безусловно колесная.

Указанный путь по Ваханъ-Дарьѣ является важнѣйшимъ отходящимъ отъ Пянджа въ Индію въ предѣлахъ Вахана, такъ какъ Борогиль вполнѣ доступенъ для колеснаго движенія и открытъ круглый годъ.

Для прикрытія его отъ насъ, афганцами выстроена крѣпость Кала-и-Пянджъ.

Кромѣ пути по Ваханъ-Дарьѣ отъ Пянджа отходитъ въ южномъ направленіи цѣлый рядъ тропъ на перевалы черезъ Гиндукушъ. Перевалы эти по разспроснымъ даннымъ, считая съ востока отъ Борогиля, таковы: Конъ-Хонъ (конный), Ричъ (пѣшій), Ишморгъ (конный), Жирмъ (конный), Кочканды (конный), Сары-Шхарвъ (плохъ), Шварвъ (плохъ) и Штрагъ (конный).

Ниже Вахана путями отходящими отъ Пянджа въ предѣлы Афганистана будутъ:

1) Колесная дорога отъ афганской крѣпости Ишкашима на Зебакъ.

2) Пѣшая дорога отъ лѣваго берега Пянджа противъ бани Ишкашимскаго поста въ мѣстность Вардуджъ (кишл. Башинъ) и Зебакъ.

3) Вьючная дорога отъ брода у к. Казы-Деу черезъ пер. Ягирда на Файзабадъ.

4) Вьючная дорога отъ брода у к. Андожа черезъ пер. Хауль на Файзабадъ.

5) Путь отъ к. Вриста по р. Аррахтъ къ оз. Шива.

6) Пути отъ кишлаковъ Шидвуда, Часнouда и Іоха.

ГЛАВНѢЙШІЕ ПУТИ ОТЪ ПЯНДЖА ВЪ ГЛУБЬ НАШЕГО ПАМИРА:

1) Вьючная дорога отъ п. Лянгара вверхъ по р. Памиръ на пер. Харгушъ или къ оз. Зоръ-Куль.

Отъ этого пути есть отвѣтвленіе на перевалъ Мацъ и дальше на дорогу внизъ по р. Шахъ-Дарѣ на р. Гунтъ къ посту Хорогъ (тяжелый вьючный путь).

2) Вьючная дорога по р. Гунту отъ п. Хорогъ къ оз. Яшиль-Куль или на пер. Кой-Тезекъ и далѣе на постъ Памирскій.

3) Вьючный путь отъ Кала-и-Вамара вверхъ по р. Бартангу къ ур. Ташъ-Кургану и Сарезу (очень тяжелый) и

4) Вьючный путь отъ Кала-и-Вамара на Одуди въ долину р. Язгулема.

Притоки и разливы.

Пянджъ принимаетъ въ себя съ обѣихъ сторонъ нѣсколько рѣкъ и множество горныхъ потоковъ, несущихъ въ него значительное количество воды. Важнѣйшими изъ нихъ являются: слѣва р. Гоунъ-Дара, р. Дараи-Нови и Аррахтъ (истокъ оз. Шива), справа р. Гармъ-Чашма (у к. Андероба), р. Гунтъ съ притокомъ р. Шахъ-Дарой и р. Бартангъ.

Р. Гунтъ передъ впаденіемъ въ Пянджъ представляетъ изъ себя рѣку саж. 20—30 шириной, бурно несущуюся въ каменистомъ ложѣ. Особенность Гунта—чистая голубая вода.

Р. Бартангъ передъ впаденіемъ въ Пянджъ немного выше Кала-и-Вамара имѣетъ ширину до $^1/_2$ в. Имѣющійся здѣсь черезъ Бартангъ бродъ (по многимъ рукавамъ), открытый лишь съ конца августа, по спадѣ водъ, глубиной-подъ сѣдло коню. Теченіе бурное

Время замерзанія и половодья.

Замерзаетъ Пянджъ на Памирѣ лишь въ широкихъ мѣстахъ на разливахъ съ конца декабря по середину—конецъ января. Толщина льда до 1/2 арш. Тамъ гдѣ рѣка замерзаетъ цѣликомъ, бываетъ возможенъ переходъ по льду.

Особенностью нѣкоторыхъ Памирскихъ рѣкъ является подонный ледъ. Очень много этого льда встрѣчается на Бартангѣ*).

Явленіе подоннаго льда представляетъ большой научный интересъ. Подонный ледъ затрудняетъ переправу въ бродъ.

Половодье на Пянджѣ начинается, обыкновенно, въ концѣ мая послѣ чего высокая вода держится до середины, конца августа.

Въ этотъ періодъ времени рѣка безусловно нигдѣ въ бродъ непроходима.

Самое высокое стояніе воды около 1-го іюля.

Сравнительно съ зимнимъ уровнемъ вода поднимается аршина на два—три. Въ узкихъ мѣстахъ аршинъ до 6.

Судоходство.

Никакого судоходства на Пянджѣ въ предѣлахъ Памира нѣтъ и быть не можетъ, ввиду бурности теченія рѣки и камней.

Плавучими средствами для переправъ служатъ лишь отдѣльные гупсары и гупсарные плотики.

Населеніе.

Населенные пункты по Пянджу довольно многочисленны и ютятся обыкновенно у устьевъ

---

*) Свѣдѣніе это сообщено мнѣ Подполковникомъ Кивэкэсомъ.

впадающихъ въ Пянджъ горныхъ рѣкъ, гдѣ имѣется годная для обработки земля.

Населеніе долины Пянджа обоихъ береговъ состоитъ изъ таджиковъ

Занимаются хлѣбопашествомъ, немного скотоводствомъ.

Ввиду малаго количества земель годныхъ для обработки и суровыхъ условій климата, населеніе крайне бѣдно и разсчитывать, при движеніи вдоль рѣки войскъ. на какія либо мѣстныя средства невозможно. Небольшая партія до взвода можетъ найти въ болѣе зажиточныхъ пунктахъ и продовольствіе и фуражъ. Наиболѣе богатыми частями долины надо считать: долину Вахана отъ к. Вранга до к. Змудека, мѣстность противъ афганской крѣпости Кала-и баръ-Пянджа отъ к. Тыма до Коозма и долину Кала-и-Вамара, отъ Кала и-Вамара приблизительно до к. Ваамта.

Лѣтомъ Пянджъ въ предѣлахъ Памира представляетъ собой крайне серьезное препятствіе.

Въ полую воду онъ въ бродъ непроходимъ нигдѣ, переправа въ это время возможна лишь на гупсарахъ.

Устройство мостовъ на сваяхъ черезъ Пянджъ, ввиду быстроты теченія и каменистости дна, представитъ огромное затрудненіе и можетъ быть возможно, лишь въ мѣстахъ разливовъ. Мосты одноарочные, кавказскаго типа, могутъ быть возведены въ верхнемъ теченіи въ Ваханѣ и выше устья р Гунта во многихъ мѣстахъ.

Для переправы войскъ могутъ быть примѣнимы, вѣроятно, паромы - самолеты. Матеріалъ для устройства ихъ найдется въ видѣ тутовыхъ деревьсвъ въ прибрежныхъ кишлакахъ, придется подвезти лишь мелкій желѣзный матеріалъ: гвозди, болты, якоря, цѣпи и т. п.

Зимой рѣка въ верхнемъ теченіи, въ предѣлахъ Памира, выше устья Гунта проходима въ бродъ во многихъ мѣстахъ и для незначительныхъ партій особаго препятствія не представитъ, тѣмъ болѣе, что кой-гдѣ возможна бываетъ и переправа по льду.

СРЕДНЕЕ ТЕЧЕНІЕ Р. ПЯНДЖА ОТЪ К. ВОЗНАУДА ДО К. БОГОРАКА.

Среднее теченіе Пянджа характеризуется крайне узкой долиной и труднодоступностью береговъ. Рѣка течетъ мѣстами среди отвѣсныхъ скалъ какъ въ коридорѣ.

Доступъ къ водѣ не вездѣ возможенъ. Берега рѣки образуются или огромными камнями и скалами или подвижными осыпями, круто спускающимися къ водѣ съ огромной высоты.

Особенной труднодоступностью теченіе Пянджа отличается на участкахъ отъ к. Вознауда до устья р. Ванча и отъ к. Зыгара до к. Богорака (собственно до маленькаго к. Патта немного выше Богорака).*)

На этихъ участкахъ Пянджъ прорѣзываетъ себѣ путь среди дикихъ и почти безлюдныхъ горъ.

*) Между Зыгаромъ и Богоракомъ только у ущелья р. Оби-Ніоу Пянджъ ненадолго выходитъ на болѣе открытое пространство.

Вдоль рѣки имѣются лишь опасныя узкія тропы съ ветхими балконами. Движеніе по этимъ тропамъ возможно преимущественно пѣшкомъ и лишь для опытныхъ горныхъ жителей. Конь пройдетъ не вездѣ.

Отъ устья Ванча до к. Зыгара долина Пянджа имѣетъ болѣе доступный характеръ и мѣстами нѣсколько расширяется, образуя площадки занятыя довольно многочисленными селеніями. Изложенныя свойства средняго теченія рѣки дѣлятъ его на три рѣзко отличныя части: отъ к. Вознауда до устья р. Ванча, отъ устья р. Ванча до к. Зыгара и отъ к. Зыгара до к. Богорака.

1-й и 3-й участокъ имѣютъ много общаго, но ниже Зыгара берега Пянджа болѣе неприступны чѣмъ между Вознаудомъ и Ванчемъ.

Направленіе.

Выйдя ниже к. Вознауда изъ предѣловъ Памира, Пянджъ направляется къ сѣверо-западу къ к. Ушхарву, у котораго склоняется къ юго-западу, проходитъ мимо большого населеннаго пункта Кала-и-Хумбъ и, слѣдуя почти все время въ юго-западномъ направленіи, опускается снова къ югу до параллели поста Хорогъ (устье Гунта около 37° 29'). Принявъ отсюда сѣверо-западное направленіе, Пянджъ скоро подходитъ къ к. Богораку.

Ширина.

Ширина рѣки ниже к. Вознауда крайне незначительна*), въ среднемъ она повидимому

*) Мнѣ лично пришлось видѣть Пянджъ на участкѣ отъ Вознауда до устья Ванча всего одинъ разъ — у устья р. Язгулема, куда я совершилъ поѣздку отъ к. Матрауна (въ долинѣ Язгулема).

около 10—15 саж., но мѣстами ущелье, въ которомъ бѣжитъ рѣка, нѣсколько расходится и ширина ея, какъ напримѣръ, у устья р. Язгулема доходитъ до 20—40 саж. Слившись съ Ванчемъ, Пянджъ сразу разливается и достигаетъ ширины 150—200 саж.

Появляются острова (у Барау). Ниже, — отъ к. Барау до афганскаго кишлака Варфата, средняя ширина рѣки около 30—40 саж.

Отъ Варфата до Курговади Пянджъ течетъ въ очень узкомъ и тѣсномъ ущеліи, почти отвѣсно поднимающемся мѣстами отъ рѣки на значительную высоту Пянджъ роется внизу какъ змѣя. Ширина рѣки здѣсь колеблется отъ 7—10 саж. до 40—50 саж. Средняя около 20 саж.

Отъ Курговади ущелье Пянджа снова нѣсколько расширяется и сохраняетъ такой характеръ до к. Зыгара на большей части средняго теченія рѣки.

Ширина рѣки на этомъ протяженіи отъ Курговади до Зыгара въ среднемъ около 30 саж, но, въ зависимости отъ извилистости ущелья, она колеблется отъ 7—10—30—70 и до 80 саж.

Наиболѣе узкія мѣста Пянджа: ниже Курговади, 7—10 саж., ниже к Зина (ниже Кала-и-Хумба) саж. 8, ниже к. Патканау.

Наиболѣе широкія мѣста(ниже к. Утхарва 70—80 саж, у Идары и ниже и у Кала-и-Хумба (70—80 саж.). Въ общемъ, наиболѣе широкіе участки рѣки встрѣчаются главнымъ образомъ въ мѣстахъ поворотовъ, гдѣ струя бьетъ въ противоположный берегъ и расширяетъ русло.

По характеру русла и теченія, Пянджъ по мѣрѣ движенія внизъ къ Зыгару дѣлается по-

степенно и шире и спокойнѣе. Особенно замѣтно теченіе рѣки становится спокойнѣе ниже к. Нильвана. Здѣсь ширина рѣки часто достигаетъ 50—70 саж.

У Зыгара Пянджъ входитъ въ скалистое каменное ущелье, которымъ идетъ до к. Патта (у к. Богорака). Ущелье это носитъ характеръ какъ-бы щели, прорытой рѣкою въ теченіе многихъ вѣковъ поперекъ горнаго кряжа и начинается сразу обрывистыми скалами.

Средняя ширина Пянджа на этомъ участкѣ, на сколько можно судить по его размѣрамъ у входа въ ущелье ниже Зыгара, около 10—15 саж.; мѣстами достигаетъ 20 саж. Наибольшей ширины въ среднемъ теченіи Пянджъ достигаетъ въ концѣ его на участкѣ отъ к. Шагона до Юлъ-Монака; здѣсь у к. Кишта и Хирманджау Пянджъ разливается на ширину до ½ в. и несетъ острова.

Глубина.

Про глубину рѣки въ среднемъ теченіи можно въ общемъ повторить тоже, что сказано въ этомъ отношеніи про верхнее теченіе: глубина крайне перемѣнчива и въ узкихъ мѣстахъ достигаетъ вѣроятно огромныхъ размѣровъ. Средняя глубина рѣки, однако значительно больше, чѣмъ въ верхнемъ теченіи, такъ какъ отъ устья р. Ванча до к. Богорака бродовъ черезъ Пянджъ не имѣется (по показаніямъ туземцевъ). Фарватеръ почти вездѣ по рединѣ русла.

Скорость теченія.

Общій характеръ теченія Пянджа отъ Вознауда до Богорака тотъ-же, какъ и въ вер-

ховьяхъ. Въ узкихъ мѣстахъ у камней Пянджъ *пѣнится и скорость его подобна потоку;* на разливахъ и у береговъ встрѣчаются затишья, водовороты и обратныя теченія.

Измѣренная скорость теченія*) у к. Барау (ниже устья Ванча) близь берега, но на фарватерѣ — 9 ф. въ секунду, указываетъ на то, что скорость Пянджа въ среднемъ теченіи рѣки столь же велика, какъ и въ верховьяхъ и на фарватерѣ она, повидимому, вездѣ не менѣе 9—10 ф. въ секунду.

Свойство дна.

Дно рѣки, какъ и въ верхнемъ теченіи, каменистое. Изъ воды во многихъ мѣстахъ торчатъ верхушки скалъ, обдаваемыя пѣной и брызгами. Пянджъ съ шумомъ обходитъ ихъ и стремится дальше.

Острова.

Рѣка почти на всемъ протяженіи средняго теченія идетъ однимъ русломъ, неся лишь кое-гдѣ въ широкихъ мѣстахъ небольшія низкія каменистыя отмели. Наибольшее ихъ число ниже устья р. Ванча и на участкѣ отъ к. Шагона до Іолъ-Монака у к. Хирманджау.

Высота ихъ надъ водой крайне незначительна, онѣ голы.

---

*) Единственная заслуживающая вниманія скорость, которую удалось опредѣлить въ среднемъ теченіи рѣки съ берега на фарватерѣ. Вообше-же скорость теченія у береговъ далеко не всегда можетъ характеризовать силу теченія на фарватерѣ, ибо какъ говорилось выше, каменистое ложе и скалистые берега дѣлаютъ теченіе рѣки у береговъ крайне неравномѣрнымъ и вызываютъ даже обратныя теченія.

Берега.

Берега рѣки на всемъ среднемъ теченіи скалисты и высоки, особенно на участкахъ отъ Litznauda до устья р. Ванча и отъ Зыгара до Богорака.

На этихъ участкахъ Пянджъ течетъ, какъ въ коридорѣ. Только у устья р. Оби-Ніоу, между Шагономъ и Іолъ-Манакомъ, берега его понижаются и долина расширяется, пріобрѣтая открытый характеръ.

Берега Пянджа понижаются и дѣлаются менѣе скалистыми обыкновенно у бухточекъ впадающихъ въ него горныхъ рѣкъ.

Здѣсь преимущественно ютится и населеніе.

Доступъ къ водѣ во многихъ мѣстахъ совершенно не возможенъ. Затрудненіе въ этомъ отношеніи представляютъ или отвѣсныя скалы, образующія берега, или крутыя живыя осыпи, ровно спускающіяся къ рѣкѣ съ огромной высоты.

Движеніе по осыпи ненадежно въ томъ отношеніи, что иногда самое незначительное сотрясеніе можетъ вызвать въ осыпи оползень. Такой оползень увлечетъ съ собою въ несущуюся рѣку и все живое, что на немъ окажется. Движеніе по осыпямъ надо считать безусловно болѣе подверженнымъ риску, чѣмъ прохожденіе балконовъ, такъ какъ разъ балконъ устроенъ крѣпко, онъ совершенно безопасенъ, а за осыпь никогда поручиться нельзя.

По мѣрѣ движенія отъ устья Ванча къ Зыгару, берега рѣки, сохраняя свой общій скалистый характеръ, дѣлаются однако все болѣе и болѣе доступными

Наиболѣе низменны они у устья р. Оби-Ніоу.

Долина рѣки.

У к. Вознауда Пянджъ входитъ въ узкую долину шириной, повидимому, около $1/2—1/4$ в. и меньше (видѣть лично не пришлось). У устья Язгулема долина Пянджа расширяется до 1 в., далѣе снова съуживается.

Слившись съ Ванчемъ, Пянджъ выходитъ въ сравнительно широкую долину отъ $1/2$ до 1 в. шириной, которой идетъ до к. Варфата, гдѣ снова входитъ въ тѣсное ущелье, отвѣсно поднимающееся отъ него на значительную высоту.

Ширина долины здѣсь измѣряется почти шириной ложа рѣки. Только у бухточекъ рѣкъ стѣны ущелья расходятся отъ рѣки и появляются сравнительно ровныя площадки, гдѣ лѣпятся кишлаки.

Отъ Курговади ущелье Пянджа снова расширяется до $1/2$—1 в., сохраняя приблизительно эти размѣры почти до Зыгара. Только передъ к. Рогакомъ долина Пянджа расширяется до $1^1/_2$—2 в., но далѣе къ Зыгару она постепенно съуживается, переходя послѣ Зыгара въ каменный корридоръ скалъ до к. Шагона. Близь Шагона въ Пянджъ впадаетъ р. Оби-Ніоу. Широкая долина этой рѣки, подходящая къ Пянджу, сообщаетъ и долинѣ Пянджа на участкѣ отъ к. Шагона до Іолъ-Монака тоже открытый характеръ.

Ширина его долины на этомъ участкѣ 1—$1^1/_2$ вер. Отъ Іолъ-Монака Пянджъ снова входитъ въ тѣсное скалистое ущелье, поднимающееся стѣной отъ рѣки. которымъ и доходитъ до к. Патта близь Богорака. Дно долины Пянджа на всемъ протяженіи средняго теченія ка-

менисто и только у бухточекъ впадающихъ рѣкъ встрѣчаются пласты леса.

Здѣсь располагаются селенія, вокругъ которыхъ часто раскинуты цвѣтущія зеленыя поля.

Постройки селеній обыкновенно тонутъ въ густой зелени тутовыхъ деревьевъ. Тутовое дерево въ жизни припянджскаго населенія въ горныхъ раіонахъ играетъ немаловажную роль: ягоды тута сушатся и идутъ въ пищу. При сравнительной бѣдности населенія землей, такое подспорье является для него необходимымъ. Каждая семья обладаетъ извѣстнымъ числомъ тутовыхъ деревьевъ, за которыми ухаживаетъ и съ которыхъ собираетъ плоды. Тутовое дерево даетъ населенію кромѣ пищи еще и укрытіе отъ палящихъ лучей лѣтняго солнца. Замкнутое, каменистое ущелье Пянджа закрытое со всѣхъ сторонъ отъ малѣйшаго вѣтерка накаляется солнцемъ до такой степени, что переносить удушливую высокую температуру лѣта не легко и мѣстнымъ жителямъ. Тутовое дерево въ случаѣ нужды, можетъ служить отличнымъ строительнымъ матеріаломъ и топливомъ. Кромѣ тутовыхъ деревьевъ у селеній встрѣчаются чинары, дерево очень цѣнное, какъ строительный матеріалъ.

Дикой растительностью долина Пянджа крайне бѣдна: отъ начала средняго теченія к. Вознауда до Курговади ущелье Пянджа совершенно пустынно и скалисто (лишь въ боковыхъ ущельяхъ горныхъ рѣчекъ можно встрѣтить кой-какую кустарниковую заросль); ниже Курговади природа замѣтно оживляется, горы покрываются кой-гдѣ кустарниковыми порослями, вдоль дороги попадаются фисташки, дикій ви-

ноградъ, гранаты, миндаль и т. п. Но и здѣсь все это въ очень незначительномъ количествѣ. Ниже Кала-и-Хумба горы снова принимаютъ пустынный видъ и только къ Зыгару природа вновь оживляется.

На участкѣ отъ Зыгара до Богорака только у устья Оби-піоу можно встрѣтить кой-какую растительность.

Горы праваго берега у Хирманджау покрыты рѣдкими порослями арчи, фисташковаго дерева и кустарниковъ, годныхъ въ топливо.

Характеръ горъ по сторонамъ Пянджа по мѣрѣ движенія внизъ по рѣкѣ дѣлается все менѣе и менѣе суровымъ, горы понижаются, теряютъ постепенно скалистый характеръ и уже напримѣръ, у Хирманджау вершины ихъ пологи и покрыты полями.

Переправы.

Бродовъ черезъ Пянджъ на всемъ его протяженіи отъ устья Ванча до Зыгара—нѣтъ нигдѣ (показанія туземцевъ).

Отъ Вознауда до устья Ванча и отъ Зыгара внизъ до Богорака, надо думать, переправа въ бродъ тѣмъ болѣе возможна быть не можетъ, ибо на этихъ участкахъ рѣка течетъ въ крайне узкомъ ложѣ.

Главнымъ средствомъ переправы у населенія служатъ гупсары.

Единственной оборудованной переправой черезъ Пянджъ на среднемъ его теченіи является каючная афганская переправа у к. Кади. Каюкъ у Кади является первымъ съ верховьевъ судномъ на Пянджѣ. Каюкъ обслуживаетъ только переправу. Никакихъ другихъ устроен-

ныхъ переправъ черезъ Пянджъ на среднемъ теченіи не имѣется.

Устройство черезъ Пянджъ паромовъ *возможно во многихъ мѣстахъ, особенно удобна* для этого мѣстность у устьевъ Оби-Ніоу на участкѣ Шагонъ — Іолъ-Монакъ. Деревянный матеріалъ для паромовъ найдется въ видѣ тутовыхъ и чинаровыхъ деревьевъ въ близь-лежащихъ *кишлакахъ*

Желѣзныя части: якоря, цѣпи, гвозди, болты и т. п. придется подвозить.

Зимою до Кала-и-Хумба Пянджъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ замерзаетъ и тогда переправа черезъ рѣку бываетъ возможна по льду. Такая переправа въ холодныя зимы существуетъ напримѣръ, у Кала-и-Хумба противъ Медрессе.

Никакихъ построекъ (шлюзовъ, мельницъ и т. п.) при рѣкѣ не имѣется.

Вдоль обоихъ береговъ рѣки отъ устья Ванча до Зыгара идутъ вючные пути. Пути *эти лѣпятся мѣстами по крутымъ карнизамъ и* узкимъ балконамъ, почему движеніе вдоль Пянджа связано съ рискомъ обрыва въ рѣку. Разработка путей въ болѣе удобное вьючное движеніе вполнѣ возможна, но обратить ихъ въ колесные средствами войскъ невозможно.

Инженерная разработка ихъ въ колесные потребовала бы тоже колосальныхъ средствъ. Первымъ дѣломъ при разработкѣ указанныхъ путей, въ случаѣ движенія по нимъ войскъ, должно быть укрѣпленіе балконовъ, что, повидимому, въ инженерномъ отношеніи никакихъ особыхъ трудностей *представить не можетъ*.

Отъ Вознауда до устья Ванча конное движеніе возможно только зимой, когда вода въ рѣкѣ спадаетъ и узкіе балконы и карнизы можно

обходить вдоль самаго русла рѣки. Лѣтомъ здѣсь возможно лишь трудное пѣшее движеніе, такъ какъ лошадь не вездѣ пройдетъ. При движеніи лѣтомъ лошадь приходится въ нѣсколькихъ мѣстахъ (кажется 7 - 8) для обхода препятствій переправлять вплавь на афганскій берегъ, идти имъ, а затѣмъ снова переправлять ее на нашъ берегъ. Туземцы отъ устья Ванча въ Кала-и-Вамаръ ѣздятъ обыкновенно такъ: отъ Отхуда (у устья Ванча) до Шипада по афганскому берегу, а отъ Шипада до к. Кала-и-Вамара по нашему (показаніе туземцевъ).

Отъ Зыгара до Шагона вдоль рѣки есть лишь крайне опасная козья тропа, возможная для пользованія только для привычныхъ горныхъ жителей. Отъ Шагона до Іолъ-Монака вьючный путь — возможный для колесной разработки.

Отъ Іолъ-Монака до Богорака снова существуетъ только кой-гдѣ пѣшая тропа. Конное движеніе здѣсь возможно (по показаніямъ туземцевъ), но очень трудно.

Вдоль афганскаго берега на указанномъ участкѣ, по показаніямъ жителей, существуетъ конная дорога (недавно разработанная), по которой они поддерживаютъ сообщеніе между своими пограничными постами.

б) Поперечные пути.

Отъ средняго теченія рѣки отходятъ въ наши предѣлы слѣдующіе пути.

1) Тяжелый вьючный путь долиною р. Язгулема, которымъ можно пробраться до Орошора*).

*) Пройденъ въ 1908 году причисленнымъ къ Генеральному Штабу Капитаномъ Косиненко.

2) Вьючный путь долиною р. Ванча. Изъ этой долины есть рядъ переваловъ (Бунай, Арнавади, Техарви, Сытарги) въ долину р. р. Дархарвака, Оби-Мазара и Хингоу.

Перевалъ Сытарги конный, прочіе, насколько можно судить по имѣющимся свѣдѣніямъ, пѣшіе и трудные.

3) Путь ущельемъ р. Пшихарви на пер. Пшихарви въ долину р. Дархарвака, Оби-Мазара и Хингоу. Перевалъ Пшихарви пѣшій и покрытъ огромнымъ ледникомъ, движеніе по которому требуетъ опытныхъ и смѣлыхъ проводниковъ. Туземцы очень рѣдко пользуются имъ.

4) Вьючный путь отъ к. Курговади на пер. *Курговади въ долину р. Дархарвака, Оби-Мазара* и Хингоу.

Перевалъ Курговади покрытъ большимъ ледникомъ, склоннымъ къ образованію трещинъ, почему перевалъ этотъ серьезенъ, но сравнительно легокъ. Наиболѣе трудное мѣсто — подъемъ на перевалъ со стороны Пянджа.

5) Вьючный путь на пер. Висхарви (ниже к. Шодака).

6) Вьючный путь отъ Калаи-Хумба на сѣверъ на перевалы Хобу Рабатъ или Гишунъ

7) Вьючный путь отъ к. Джака (почти противъ афганской крѣпости Калаи-Шикай) вверхъ по ручью въ долины рѣкъ Оби-Ніоу или Оби-Равноу (этимъ путемъ туземцы пользуются для поѣздокъ въ Кулябъ, если не ѣдутъ на перев. Вальвалякъ).

8) Хорошій вьючный путь отъ к. Зыгара на перев. Вальвалякъ въ долину р. Оби-Ніоу

9) Вьючный путь вверхъ по р. Оби-Ніоу (возможный для колесной разработки).

10) Хорошій вьючный путь отъ к. Хирманджау на к. Ходжа-Галтунъ и далѣе въ Кулябъ.

11) Вьючный путь отъ к. Анджироу на к. Іолъ.

12) Легкій вьючный путь отъ Богорака на г. Кулябъ (легко разработать въ колесный).

Съ лѣвой стороны въ глубь Афганистана отъ средняго теченія Пянджа отходитъ очень мало путей. Причиной этого является крайняя труднодоступность горъ афганскаго Дарваза и удаленность этой территоріи отъ центральныхъ пунктовъ Афганистана. Важнѣйшимъ путемъ, отходящимъ на этомъ участкѣ отъ Пянджа, является путь вверхъ по р. Джавай-Дарьѣ, путь отъ мѣстности противъ Зыгара на Кала-и-Куфъ и отъ мѣстности противъ устья р. Оби-Ніоу на Калаи-Хогонъ. Дальнѣйшее направленіе указанныхъ путей на г. Файзабадъ. По качеству они, повидимому, вьючные.

Притоки и разливы.

Важнѣйшими притоками Пянджа въ среднемъ теченіи являются, съ правой стороны:

1) р. Язгулемъ, передъ своимъ впаденіемъ въ Пянджъ, представляетъ собой рѣку шириной отъ 4—15 саж. Ширина его долины у устья 200—400 шаг. Скорость теченія—горнаго потока. Цвѣтъ воды мутно красный.

2) р. Ванчъ. Ширина его въ низовьи отъ 10—20 саж. Ширина его долины отъ 1/2—2 вер. Скорость теченія значительна. Цвѣтъ воды мутно желтый.

3) р. Оби-Ніоу. Въ осеннее время небольшая мелкая рѣчка, разбитая на рукава, вполнѣ

проходимая въ бродъ, но въ половодье, судя по ея широкому (мѣстами до 1 в.) каменистому ложу, несетъ очень много воды.

Важнѣйшимъ притокомъ средняго теченія Пянджа съ лѣвой стороны является р. Джавай-Дарья.

Джавай-Дарья у устья представляетъ собой бѣгущій по камнямъ горный потокъ, шириной около 5 саж.

Кромѣ указанныхъ важнѣйшихъ притоковъ, въ Пянджъ впадаетъ съ обѣихъ сторонъ множество небольшихъ горныхъ рѣкъ и ручьевъ, несущихъ въ общемъ значительное количество воды.

На всемъ среднемъ теченіи Пянджъ течетъ въ горахъ въ сравнительно узкомъ ущеліи и не образуетъ нигдѣ разливовъ.

Когда рѣка замерзаетъ и вскрывается.

Пянджъ замерзаетъ въ среднемъ теченіи лишь до Кала-и-Хумба и то только кой-гдѣ въ широкихъ и спокойныхъ мѣстахъ и въ холодныя зимы.

Замерзаетъ Пянджъ съ конца декабря по середину—конецъ января.

Половодье на Пянджѣ въ среднемъ теченіи, какъ и въ верховьяхъ, продолжается четыре мѣсяца: май, іюнь, іюль и августъ. Самая высокая вода около 1-го іюля.

Судоходство.

Никакого судоходства по среднему теченію Пянджа нѣтъ и быть не можетъ. Единственный каюкъ, имѣющійся на этомъ протяженіи у

афганскаго поста Кади (противъ устья р. Оби-Ніоу), используется лишь въ цѣляхъ переправы. Судоходству мѣшаютъ камни и стремительность теченія рѣки, имѣющей въ узкихъ мѣстахъ видъ огромнаго горнаго потока.

Населеніе.

Населеніе по Пянджу ютится исключительно на площадкахъ земли у бухточекъ горныхъ рѣкъ. Здѣсь ущелье Пянджа всегда нѣсколько расширяется и дно долины покрывается наноснымъ слоемъ леса, дающимъ возможность заниматься земледѣліемъ.

Населеніе по племени таджики, выше по рѣкѣ—шіиты, ниже—сунниты. Ввиду крайняго недостатка въ землѣ годной для обработки и суроваго климата, населеніе очень бѣдно и еле перебивается, дополняя недостатокъ хлѣба тутовникомъ.

Тутъ употребляется въ пищу сушенымъ или въ натуральномъ видѣ или въ видѣ тутовой муки, изъ которой дѣлаютъ иногда даже хлѣбы.

Скота у населенія почти не видно: онъ лѣтомъ, вѣроятно, весь выше въ горахъ на пастбищахъ.

Ни на какія мѣстныя средства при движеніи войскъ вдоль средняго теченія Пянджа разсчитывать нельзя. Только самая небольшая партія 20—30 человѣкъ можетъ найти для себя и то *лишь въ болѣе значительныхъ пунктахъ кой*-какое продовольствіе и фуражъ.

Въ среднемъ теченіи Пянджъ представляетъ собой серьезную преграду, нигдѣ непроходимую въ бродъ.

Средствами для переправы могутъ служить гупсары или плоты-самолеты, устройство которыхъ здѣсь возможно во многихъ мѣстахъ. Дерево найдется въ садахъ кишлаковъ; желѣзный матеріалъ: якоря, гвозди и т. п. необходимо подвезти.

НИЖНЕЕ ТЕЧЕНІЕ Р. ПЯНДЖА ОТЪ БОГОРАКА ДО СЛІЯНІЯ СЪ Р. ВАХШЕМЪ.

Въ нижнемъ теченіи отъ к. Богорака до слiянiя своего съ р. Вахшемъ, Пянджъ течетъ въ широкой, низменной, открытой долинѣ въ мягкихъ берегахъ, покрытыхъ тугаями.

Направленіе.

Общее направленіе рѣки на юго-западъ.

Ширина.

Ширина колеблется отъ 100 саж. до 1—2 верстъ, гдѣ рѣка разливается и несетъ острова. На участкѣ отъ переправы у Чубека до переправъ у Кокуля Пянджъ течетъ двумя рукавами, обходя огромный островъ Урта-тугай. У этого острова общая ширина ложа рѣки до 10 верстъ.

Наибольшей ширины въ нижнемъ своемъ теченіи Пянджъ достигаетъ на участкахъ: отъ Богорака до Кокульской переправы и отъ урочища Акъ-Джара до Файзабада. Средняя ширина Пянджа здѣсь 1—2 версты, онъ дѣлится на рукава и несетъ многочисленные острова.

Передъ сліяніемъ своимъ съ Вахшемъ Пянджъ представляетъ собой полноводную

могучую рѣку шириною отъ 100—150 саженъ. Здѣсь одно изъ наиболѣе узкихъ мѣстъ рѣки. Другой участокъ Пянджа, гдѣ онъ имѣетъ приблизительно такую же, сравнительно незначительную ширину, простирается отъ Кокульской переправы до поста пограничной стражи Акъ-Джаръ.

Глубина.

Глубина Пянджа въ нижнемъ теченіи имѣетъ болѣе опредѣленный характеръ, чѣмъ въ верховьяхъ. Причиной этого является устройство дна: въ нижнемъ теченіи ложе рѣки состоитъ изъ леса, который смывается теченіемъ и не представляетъ такихъ неровностей, какъ каменистое дно горныхъ участковъ рѣки.

Отъ Чубека до Кокуля черезъ Пянджъ имѣется много бродовъ. Судя по глубинѣ ихъ, можно придти къ заключенію, что наименьшая глубина рѣки до Кокуля въ среднемъ колеблется въ разное время года отъ 3—4 футовъ до 10—12 футовъ, считая среднюю прибыль воды въ половодье около 1 саж.*)

Глубина рѣки у Кокульской переправы въ сентябрѣ около 2 саж.**)

Ниже Кокульской переправы наиболѣе мелкія мѣста: въ 3 в. выше ур. Акъ-джара, у Сарая, въ 4 в. выше ур. Файзабада, въ 1 в. ниже Файзабадской пристани.

---

*) Выше Файзабада судоходства по Пянджу не существуетъ, и каюки имѣются только на переправахъ у Пархара, Кокуля и Сарая, почему для опредѣленія глубины рѣки при рекогносцировкѣ ея съ берега у военной партіи, не снабженной плавучими матеріалами нѣтъ никакихъ средствъ.

**) Въ 3 вер. выше Кокульской переправы есть бродъ, черезъ который гоняютъ барановъ.

Во всѣхъ этихъ мѣстахъ съ сентября по іюнь открываются броды.

Ниже Файзабадскаго брода на Пянджѣ больше бродовъ не имѣется (показаніе жителей), почему наименьшую глубину рѣки на фарватерѣ здѣсь можно считать вездѣ не менѣе 1 сажени.

Скорость теченія.

Скорость теченія Пянджа въ нижнемъ теченіи, хотя и много спокойнѣе, чѣмъ въ верховьяхъ рѣки, но все же крайне значительна.

Наибольшая быстрота находится обыкновенно по срединѣ рѣки, почему по скорости теченія у береговъ судить о быстротѣ рѣки на фарватерѣ крайне трудно.

Судя по скорости рѣки передъ постомъ пограничной стражи Акъ-Тепе близь берега, но на быстринѣ—около 5 футовъ, можно думать, что средняя скорость Пянджа въ нижнемъ теченіи на фарватерѣ не менѣе 7 футовъ и больше.

Свойство дна.

Въ связи съ дномъ долины, дно рѣки должно быть нѣсколько каменисто на участкахъ: отъ Богорака до Чубека, отъ Кокульской переправы до ур. Акъ-Джаръ, гдѣ къ Пянджу обрывается кряжъ Кокульскихъ горъ, и передъ сліяніемъ Пянджа съ Вахшемъ, гдѣ Пянджъ проходитъ сквозь гряду каменистыхъ возвышенностей. На всѣхъ остальныхъ пространствахъ Пянджъ течетъ въ низменной мѣстности и дно его, повидимому, лесъ.

При скорости теченія рѣки и мягкости леса дно рѣки на наибольшемъ протяженіи должно отличаться ровностью.

Острова.

По обилію на рѣкѣ острововъ нижнее теченіе Пянджа имѣетъ нѣчто общее съ верхнимъ теченіемъ въ предѣлахъ Памира.

Какъ и тамъ острова расположены не равномѣрно по всей рѣкѣ, а участками, гдѣ рѣка течетъ въ болѣе низменной долинѣ и разливается. Особеннымъ количествомъ острововъ въ нижнемъ теченіи Пянджа отличаются участки: отъ Богорака до Кокульской переправы и отъ ур. Акъ-Джара до ур. Файзабадъ (ниже Сарая).

Особенной величины достигаютъ острова на участкѣ между Богоракомъ и Кокульской переправой: здѣсь лежитъ самый большой островъ на Пянджѣ Урта-Тугай, длиной около 40 в. и шириной около 12 вер.

Большинство острововъ покрыто тугаемъ зарослями камыша и мелкихъ древесныхъ породъ (главнымъ образомъ джиды).

Тугаи эти даютъ пріютъ многочисленной дичи, оленямъ, кабанамъ и зайцамъ. Встрѣчаются и тигры.

Высота острововъ надъ поверхностью воды въ разное время года различна. Лѣтомъ они частью заливаются, но болѣе значительные поднимаются надъ водой мѣстами на высоту до 1—2 саж.

Грунтъ острововъ—въ связи съ дномъ рѣки. Большинство острововъ съ мягкимъ лесовымъ грунтомъ. Мягкость грунта острововъ и сила теченія рѣки являются причиной того, что острова часто видоизмѣняютъ свою форму: старые острова разрушаются, новыя намываются.

Берега.

Берега Пянджа въ нижнемъ теченіи вообще не высоки, но обрывисты. Средняя высота ихъ 1—2 саж. Мѣстами они еще выше, но иногда сходятъ въ воду и постепенно. Грунтъ береговъ на наибольшемъ протяженіи—лесъ и только между Богоракомъ и Чубекомъ и ниже Кокульской переправы до Акъ-Джара, гдѣ къ рѣкѣ подходятъ горы, берега скалисты и обрываются въ воду иногда каменной стѣной значительной высоты (саж. 10 и болѣе).

Берега Пянжа почти на всемъ протяженіи нижняго течения покрыты тугаями. Тугаи идутъ или сплошной полосой или отдѣльными оазисами, раздѣляющимися или простанствами солончаковъ или рѣже открытыми каменистыми площадями, гдѣ къ рѣкѣ подходятъ долины, отроги близь лежащихъ горъ.

Командованіе почти на всемъ протяженіи нижняго теченія, принадлежитъ правому берегу. Ввиду того, что рѣка часто подмываетъ берега, приближеніе къ нимъ требуетъ нѣкоторой осторожности, иначе, спустившись на край подмытаго берега, можно вмѣстѣ съ нимъ обрушиться въ воду.

Долина.

Долина Пянджа въ нижнемъ теченіи широка и открыта и только мѣстами она стѣсняется подходящими къ рѣкѣ отрогами горъ.

Отъ Богорака до Чубека ширина долины Пянджа 1—2 версты. Ниже Чубека долина сразу значительно расширяется и на высотѣ острова Урта-Тугая ширина ея достигаетъ 20 верстъ и болѣе.

Отъ Кокульской переправы до урочища Акъ-Джаръ долина снова съуживается до 2 вер. Пройдя Кокульскія горы, ниже Акъ-Джара, Пянджъ выходитъ на открытое низменное пространство; край долины праваго берега рѣки отходитъ въ сторону верстъ на 6—8 и, образовавъ Сарайскую долину, полукругомъ снова подходитъ къ рѣкѣ ужъ у ур. Файзабадъ. Общая ширина долины рѣки у Сарая до 20 верстъ.

Край долины лѣваго берега Пянджа, нѣсколько выше Акъ-Джара тоже отходитъ отъ рѣки верстъ на 15 и, образовавъ огромную низменную долину у афганскаго города Хазретъ-Имамъ-Саибъ, подходитъ къ рѣкѣ лишь черезъ 55 верстъ у афганскаго поста Кизылъ-Кала.

Здѣсь долина Пянджа съуживается до 1 в. Край долины праваго берега рѣки ниже ур. Файзабада до поста пограничной стражи Нижне-Пянджскаго слѣдуетъ вплотную вдоль рѣки, почти сливаясь мѣстами даже съ берегами. Только извивы рѣки къ югу расширяютъ кой гдѣ полосу долины праваго берега на этомъ участкѣ. Ниже поста Нижне-Пянджскаго край долины праваго берега рѣки понижается и отходитъ въ сторону до 6 верстъ. Край долины лѣваго берега ниже Кизылъ-Кала слѣдуетъ верстахъ въ 2—3 отъ рѣки, подходя къ ней снова лишь въ 8 в. выше сліянія Пянджа съ Вахшемъ.

Здѣсь верстахъ въ 8 выше сліянія съ Вахшемъ, Пянджъ входитъ въ сравнительно узкій (около 1 в. шириной) проходъ между грядами каменныхъ холмовъ, которымъ слѣдуетъ на протяженіи около 3—4 верстъ.

Пройди это разстояніе Пянджъ выходитъ на болѣе открытое пространство, гдѣ происходитъ соединеніе его долины съ долиной Вахша.

Около 2 верстъ до своего сліянія Пянджъ и Вахшъ текутъ почти параллельно другъ другу, раздѣляясь лишь узкой полосой земли—полуостровомъ, который подъ давленіемъ водъ обѣихъ рѣкъ, вѣроятно, вскорѣ будетъ размытъ и сліяніе будетъ происходить нѣсколько выше.

Дно долины.

Дно долины Пянджа въ нижнемъ теченіи лесъ и только въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ рѣка течетъ вблизи горъ, какъ отъ Богорака до Чубека и отъ Кокульской переправы до ур. Ак-Джара, почва дна долины нѣсколько камениста.

Растительностью долина Пянжа въ нижнемъ теченіи очень богата. Почти на всемъ протяженіи рѣка здѣсь сопровождается тугаями. Тугаи эти представляютъ собой мѣстами трудно доступныя заросли, богатыя дичью, тиграми оленями, кабанами и зайцами.

Главная растительность тугаевъ – кустарниковый камышъ, гребеньщикъ, тамарискъ, и джида, растущая или большими древесными кустами или небольшими деревцами. Кромѣ того встрѣчаются и другія какія-то древесныя породы и высокія твердыя травы выше роста человѣка.

Особенныхъ размѣровъ и густоты тугаи достигаютъ на участкѣ отъ Саята до Кокульской переправы и на островѣ Урта-Тугаѣ, лежащемъ противъ.

Тугаи при движеніи вдоль Пянджа вполнѣ обезпечиваютъ топливомъ и деревомъ для небольшихъ подѣлокъ. Что касается подножнаго корма, то въ тугаяхъ особенно весной, пока не выгоритъ

онъ найдется, но пользоватся подножнымъ кормомъ тугаевъ могутъ лишь привычныя лошади, такъ какъ травы, растущія здѣсь, грубы.

Переправы.

Переправы черезъ Пянджъ въ нижнемъ теченіи совершаются въ бродъ, на гупсарахъ и на каюкахъ, гдѣ они есть.

Броды имѣются: въ большомъ количествѣ на протяженіи отъ Чубека до Кокульской переправы (съ сентября по май*), одинъ бродъ въ 3 верстахъ выше ур. Акъ-Джаръ, не менѣе трехъ бродовъ у Сарая (съ середины октября по мартъ), одинъ бродъ между Сараемъ и Файзабадомъ (верстахъ въ 4 выше Файзабада) и одинъ бродъ въ 1 верстѣ ниже Файзабадской пристани. Послѣдній—самый низовой бродъ черезъ Пянджъ, о которомъ пришлось слышать.

Глубина бродовъ въ среднемъ по брюхо и *подъ сѣдло коню. Гупсарныя переправы возможны* вездѣ, а производятся чаще всего на торныхъ путяхъ у Богорака и Чубека, гдѣ можно достать гупсары и гдѣ есть спеціалисты—туземцы, занимающіеся этими переправами.

Каючныя переправы крайне рѣдки, по причинѣ того, что плаваніе по Пянджу на каюкахъ начинается лишь отъ Файзабада (въ 11 в. ниже Сарая).

Каюки имѣются: у Пархара (1 каюкъ) на нашей сторонѣ (нѣсколько ниже нашего поста

---

*) Изъ болѣе извѣстныхъ — броды у Бишь-Каны, Пархара, выше Кокульской переправы и др.

По другимъ свѣдѣніямъ броды открыты лишь съ октября по мартъ.

пограничной стражи), у Кокуля[1])—1 каюкъ (на нашей сторонѣ,) и у Сарая—2 каюка (одинъ на *нашей сторонѣ—подъемная сила его до 6-7 лошадей* другой на афганской). Всегда нѣсколько каюковъ стоитъ у Файзабада (пристани Сарая).

Наведеніе мостовъ на сваяхъ черезъ Пянджъ, ввиду стремительности его теченія и мягкости въ нижнемъ теченіи дна рѣки, дѣло трудное, но вполнѣ возможное, особенно въ мѣстахъ, гдѣ рѣка покрыта островами.

Наиболѣе удобныя въ этомъ отношеніи условія можетъ представить островъ Урта-Тугай, могущій служить при переправѣ огромнымъ плацдармомъ. Устройство мостовъ на судахъ вполнѣ возможно.

Постройки при рѣкѣ.

Никакихъ построекъ на нижнемъ теченіи Пянджа нѣтъ.

Дороги вдоль рѣки и пересѣкающія рѣку.

Вдоль всего нижняго теченія Пянджа отъ *Богорака до рѣки Вахша имѣется* путь. Отъ Богорака до Чубека этотъ путь вьючный, далѣе отъ Чубека до Вахша—колесный (путь этотъ *продолжается и далѣе вдоль Аму-Дарьи*).

По лѣвому афганскому берегу тоже, повидимому, есть дорога вдоль всего нижняго теченія рѣки. Дорога эта то идетъ вдоль самой рѣки, то нѣсколько удаляется отъ нея.

---

*) Выше Кокуля у поста Кизылъ-Су имѣется еще каюкъ на р. Кизылъ-Су, на переправѣ черезъ нее, у поста пограничной стражи.

Дороги, отходящія отъ рѣки.

Важнѣйшіе пути отходящіе отъ нижняго теченія Пянджа въ Бухару:

1) Вьючный путь отъ Богорака на Кулябъ (легко разработать въ колесный).

2) Колесная дорога отъ Чубека на Кулябъ.

3) Вьючный путь отъ Пархара (или Саята) на Курганъ-Тюбе.

4) Вьючный путь отъ Сарая на Курганъ-Тюбе.

Въ Афганистанъ отходятъ пути:

1) Отъ Богоракской переправы на Чіобъ и

2) Отъ Чубекской переправы на Чіобъ-Рустакъ и Файзабадъ — колесная дорога.

3) Отъ Кокульской переправы на Рустакъ (вѣроятно, возможна для колеснаго движенія).

4) Отъ Сарайской переправы на Хазретъ-Имамъ-Саибъ и далѣе на Кундузъ (повидимому, тоже возможна для колеснаго движенія).

Притоки и разливы.

Важнѣйшимъ притокомъ Пянджа въ нижнемъ теченіи съ правой стороны является р. Кизылъ Су. Кизылъ Су близь своего сліянія съ Пянджемъ у поста пограничной стражи Кизылъ-Су имѣетъ около 25 саж. ширины, при глубинѣ болѣе сажени и скорости теченія около $1^1/_2$ ф. въ сек. Здѣсь черезъ рѣку есть переправа—каюкъ. Долина Кизылъ-Су отличается низменностью, болотистостью и огромными зарослями—тугаями, изобилующими всякой дичью.

Съ лѣвой стороны въ нижнемъ теченіи Пянджъ принимаетъ въ себя р. Кокчу.

Вахшъ передъ сліяніемъ съ Пянджемъ представляетъ собой рѣку около 100—120 саж. шириной, отъ 2—4 саж. глубиной, при скорости теченія около 3 ф. въ секунду. Черезъ Вахшъ близь поста пограничной стражи „Вахшъ" имѣется переправа — желѣзный паромъ большой подъемной силы. Во время высокой воды Пянджъ, повидимому, заливаетъ часть острововъ и прибрежныхъ тугаевъ.

Время замерзанія и вскрытія, половодье.

Въ нижнемъ теченіи Пянджъ цѣликомъ не замерзаетъ нигдѣ (показанія жителей).

Время высокой воды май, іюнь, іюль и августъ. Прибыль воды достигаетъ высоты около 1 саж. и болѣе.

Судоходство.

Судоходство по Пянджу начинается отъ Файзабада - пристани Сарая. Въ рѣдкій особенно полноводный годъ каюки доходятъ до Сарая. Плаваніе производится исключительно на туземныхъ каюкахъ легкаго типа.

Каюкъ представляетъ собой длинную, низкобортную, плоскодонную лодку съ подъемной силой отъ 300 до $2^1/_2$ т. пудовъ. Длина каюка отъ 6 до 20 саж. Ширина отъ 1 до 2 саж.

Въ Файзабадѣ собирается иногда до 10 - 20 каюковъ.

По Вахшу судоходство тоже существуетъ на мелкихъ каюкахъ, которые поднимаются, кажется, до Курганъ-Тюбе.

Населеніе и населенные пункты.

Населеніе вдоль нижняго теченія Пянджа крайне малочисленно, цѣлыя сотни верстъ здѣсь можно не встрѣтить ни одного селенія. Важнѣйшими населенными пунктами являются: Богоракъ, Чубекъ, Саятъ, Пархаръ и Сарай.

Самый большой изъ нихъ Сарай, который быстро развивается и обѣщаетъ обратиться въ городъ.

Причиной этого является его положеніе близь удобныхъ переправъ черезъ Пянджъ (у Сарая и Кокуля), связующихъ его съ путями къ важнымъ центрамъ Афганистана – Файзабаду и Кундузу.

Населеніе, живущее вдоль Пянджа отъ Богорака до Файзабада, крайне смѣшанное: главная масса его – выходцы изъ Афганистана—хезаре, затѣмъ таджики, туркмены, киргизы и немного арабовъ.

Занимается населеніе земледѣліемъ и скотоводствомъ.

Наиболѣе богатые участки долины: отъ Богорака до Пархара и у Сарая, гдѣ только и можно разсчитывать на какія-нибудь мѣстныя средства да и то для самаго незначительнаго отряда.

Въ нижнемъ теченіи Пянджъ представляетъ серьезную преграду, но проходимъ въ бродъ внѣ времени половодья.

Устройство переправъ на судахъ и мостовъ возможно.

Общее заключеніе о Пянджѣ.

Изъ вышеизложеннаго описанія Пянджа видно, что рѣка эта на протяженіи своего теченія претерпѣваетъ значительныя измѣненія.

Имѣя въ верхнемъ и среднемъ теченіи до Богорака чисто горный характеръ, Пянджъ, то мчится въ корридорѣ скалъ въ видѣ огромнаго пѣнистаго горнаго потока, то, попадая на болѣе открытое пространство, разливается, покрывается островами и принимаетъ зеркальную поверхность.

Спустившись съ горъ, ниже Богорака, Пянджъ дѣлается спокойнѣе, долина его расширяется на нѣсколько верстъ и онъ становится по виду равнинной рѣкой.

Основными чертами Пянджа свойственными всему его протяженію является быстрота (отъ 8—10 футовъ въ секунду до скорости почти водопада) и полноводность. Лѣтомъ рѣка нигдѣ въ бродъ не проходима.

Быстрота и полноводность являются и главными элементами того препятствія, которое онъ представляетъ изъ себя въ тактическомъ отношеніи. Эти свойства Пянджа, какъ преграды, въ верхнемъ и особенно среднемъ теченіи рѣки еще усиливаются въ совокупности съ весьма труднодоступнымъ характеромъ окружающихъ горъ.

Путей къ рѣкѣ на участкѣ отъ к. Вознауда до Богорака очень мало, всѣ они вьючные и тяжелые. Движеніе вдоль Пянджа въ среднемъ теченіи тоже представляетъ большія затрудненія и связано съ рискомъ обрыва въ рѣку.

Ниже Богорака долина Пянджа вполнѣ доступна, но зато увеличивается ширина рѣки, что при полноводности ея и крайне ограниченномъ числѣ бродовъ, открытыхъ лишь въ малую воду (въ среднемъ въ періодъ съ середины октября по мартъ) дѣлаетъ Пянджъ и здѣсь препятствіемъ крайне серьезнымъ.

Переправы черезъ Пянджъ производятся въ бродъ, на гупсарахъ и лишь въ трехъ мѣстахъ на каюкахъ (у афганскаго поста Кади — близь устья р. Оби-Ніоу, у Кокуля и у Сарая).[1])

Устройство переправъ въ верхнемъ и среднемъ теченіи встрѣтитъ затрудненіе въ подвозкѣ разныхъ тяжелыхъ матеріаловъ по узкимъ вьючнымъ путямъ.

Въ этомъ отношеніи большое удобство представляютъ гупсары: они такъ легки и портативны, что устройство плотовъ изъ нихъ въ любомъ мѣстѣ дѣло нѣсколькихъ минутъ.

На второмъ мѣстѣ, по удобству устройства переправы, можно, казалось-бы, поставить плоты-самолеты. Древесный матеріалъ для нихъ найдется въ видѣ тутовыхъ деревьевъ въ садахъ кишлаковъ. (Дикихъ лѣсныхъ зарослей по Пянджу нѣтъ). Подвезти придется лишь мелкій матеріалъ: канаты, желѣзныя части, якоря и т. п.

Мѣстами для переправъ на такихъ плотахъ-самолетахъ могутъ послужить болѣе спокойные участки рѣки, гдѣ она разливается при средней ширинѣ 30—40 саженъ.

Постройка мостовъ на сваяхъ встрѣтитъ затрудненіе въ быстротѣ теченія рѣки и свойствахъ дна.

---

*) Каюкъ у Пархара ходитъ лишь отъ нашего берега къ острову Урта-Тугаю.

Возведеніе такихъ мостовъ, повидимому, возможно на разливахъ, гдѣ сравнительно мелко и много островов.

Въ верхнемъ и среднемъ теченіи узость рѣки (4—15 саж.) допускаетъ во многихъ мѣстахъ постройку одноарочныхъ мостовъ, Кавказскаго типа.

Въ нижнемъ теченіи можетъ быть устроена переправа на судахъ, такъ какъ ниже Чубска понтонныя средства могутъ быть подвезены почти всюду.

Судоходство на Пянджѣ существуетъ лишь отъ Файзабада. (Пристань Сарая въ 11 верстахъ ниже).

Общій обзоръ Пянджа показываетъ, что, хотя онъ и является очень серьезнымъ тактическимъ препятствіемъ, но переправа черезъ него войскъ возможна во многихъ мѣстахъ, хотя и потребуетъ всюду значительной подготовки, особенно для переправы большихъ отрядовъ.

СВѢДѢНІЯ О МИНЕРАЛЬНЫХЪ БОГАТСТВАХЪ ДОЛИНЫ ПЯНДЖА.

Долина Пянджа, особенно въ предѣлахъ Памира, отличается присутствіемъ минеральныхъ богатствъ.

У нашего памирскаго поста Лянгара *горячіе ключи*.

Ниже Кала-и-Пянджа на нашемъ берегу *сѣрнистые горячіе ключи*.

На р. Романитъ въ Ваханѣ имѣется, повидимому, *мѣдная руда*, которая въ древнія времена, кажется разрабатывалась.

У к. Итура на афганскомъ берегу *серебряная руда.*

Ниже к. Мульводжа—*горячіе ключи.*

У к. Куги-Ляля—*рубиновыя копи.*

У к. Андероба—Гармъ-Чашма *горячій ключъ.*

У Пасъ-Боджу и Сочарва *серебряная руда.*

На афганскомъ берегу противъ к. Кала-и-Вамара высокаго качества *желѣзная руда.*

У к. Анджироу (близъ Хирманджау) *каменная соль.*

У Чубека—*каменная соль.*

Изложенныя выше свѣдѣнія о минеральныхъ богатствахъ долины Пянджа, конечно, не исчерпываютъ на самомъ дѣлѣ того, что есть въ дѣйствительности.*)

Если въ этомъ отношеніи обратить вниманіе на прилежащія къ Пянджу горныя страны, богатыя, по слухамъ, и золотомъ, то имѣющіяся нынѣ свѣдѣнія, можетъ, быть, увеличатся во много разъ. Остается только пожелать, чтобы то, что лежитъ пока въ нѣдрахъ горъ Памира и Дарваза сдѣлалось реальнымъ достояніемъ Россіи.

---

*) На перевалахъ горнаго кряжа между Пянджемъ и рѣкой Шахъ-Дарой замѣчаются магнитныя аномаліи.

Развѣдка.

ПУТИ КАЛА-И-ХУМБЪ-ЗЫГАРЪ-ПЕРЕВАЛЪ ВАЛЬВАЛЯКЪ-Г. КУЛЯБЪ-БОГОРАКЪ-ЧУБЕКЪ-САРАЙ-АЙВАДЖЪ.

Путь Кала-и-Хумбъ-Зыгаръ-перевалъ Вальвалякъ-г. Кулябъ-Богоракъ-Чубекъ-Сарай-Айваджъ идетъ вдоль рѣки Пянджа, отдѣляясь отъ рѣки на незначительное разстояніе два раза: между Зыгаромъ и Богоракомъ и между Кокульской переправой и Сараемъ. Въ обоихъ случаяхъ торная дорога отходитъ отъ рѣки по причинѣ труднодоступности на указанныхъ участкахъ ея долины и береговъ. Общее протяженіе пути 450 верстъ.

Полоса мѣстности, по которой проходитъ разсматриваемая дорога, линіей Кулябъ-Чубекъ дѣлится на двѣ части: горную и равнинную. Восточнѣе линіи Кулябъ-Чубекъ до Кала-и-Хумба и далѣе мѣстность заполнена горами и кой-гдѣ крайне труднодоступна; западнѣе этой линіи дорога выходитъ въ широкую и низменную долину нижняго теченія рѣки Пянджа.

Характеръ мѣстности опредѣляетъ и свойства пути, по ней пролегающаго. Отъ Кала-и-Хумба до Куляба производится только вьючное движеніе, отъ Куляба до Айваджа существуетъ и колесное. Колесный путь отъ Куляба на Сарай

и Айваджъ идетъ прямо на Чубекъ, обходя горный выступъ между Кулябомъ и Богоракомъ съ запада.

Дорога отъ Куляба на Богоракъ, хотя и вьючная, но при самой незначительной разработкѣ допуститъ и колесное движенiе.

Путь отъ Богорака на Чубекъ черезъ незначительные перевалы Харра и Чайля-Камаръ возможенъ, однако только какъ вьючный.*) Изложенныя выше разнообразiя въ условiяхъ мѣстности, по которой проходитъ описываемый путь и значительное его протяженiе заставляютъ раздѣлить его для разсмотрѣнiя на три части:

1. Путь Кала-и-Хумбъ-Зыгаръ-перевалъ Вальвалякъ—к. Грингъ-п. Шагонъ—п. Хирманджау-г. Кулябъ.

2. Путь Кулябъ-Богоракъ и

3. Путь долиной р. Пянджа-Богоракъ-Чубекъ-Сарай-Айваджъ.

Стратегическое значенiе описываемаго пути Кала-и-Хумбъ-Кулябъ-Айваджъ заключается въ томъ, что, идя вдоль афганской границы, онъ является для насъ поперечнымъ путемъ, связывающимъ наши отдѣльныя колонны, которыя будутъ дѣйствовать противъ Афганистана со стороны Пянджа съ фронта Кала-и-Хумбъ-Айваджъ.

---

*) Мнѣ лично пришлось проѣхать отъ Куляба на Чубекъ не прямымъ колеснымъ путемъ, а вьючнымъ черезъ Богоракъ для того, чтобы увидѣть Пянджъ у Богорака, такъ какъ сборъ свѣдѣнiй объ этой рѣкѣ входилъ въ мою задачу.

ПУТЬ Г. КАЛАИ-ХУМБЪ ЗЫГАРЪ-К. ГРИНГЪ-П. ШАГОНЪ П. ХИРМАНДЖАУ-Г. КУЛЯБЪ.*)

Направленіе и протяженіе.

1) Общее направленіе пути на юго-западъ. До к. Зыгара путь вьется правымъ берегомъ р. Пянджа. Ниже Зыгара дороги по Пянджу нѣтъ, такъ какъ рѣка входитъ здѣсь въ корридоръ отвѣсныхъ скалъ, по которымъ возможно лишь опасное пѣшее движеніе. Вьючная дорога отъ Зыгара сворачиваетъ на перевалъ Вальвалякъ и выходитъ въ долину р. Оби-Ніоу къ к. Грингу.

Дальнѣйшее движеніе отъ к. Гринга къ югу долиной р. Оби-Ніоу до к. Шагона.

У Шагона путь выходитъ снова въ долину р. Пянджа, которой и слѣдуетъ до к. Хирманджау, откуда сворачиваетъ прямо на западъ и, переваливъ незначительный кряжъ горъ, выходитъ въ долину р. Кизылъ-су къ г. Кулябу. Общее протяженіе пути около 177 верстъ.

Общій характеръ.

2) Путь вьючный, но мѣстами возможно движеніе и колесной артиллеріи (отъ Хирманджау до Куляба).

Ширина

3) Ширина пути различна: отъ конной тропы до 3-5 саж. Отъ Калаи-Хумба до к. Грингъ ширина дороги почти вездѣ въ одну тропу, по р. Оби-Ніоу и до Хирманджау на многихъ участкахъ возможно движеніе двухъ всадниковъ ря-

*) Описаніе путей сдѣланы по формѣ, данной Штабомъ Туркестанскаго военнаго Округа для полевыхъ поѣздокъ офицеровъ Генеральнаго Штаба Округа въ 1907 году.

домъ. Отъ Хирманджау до Куляба вездѣ пройдетъ полевое орудіе. Дорога отъ Арзанчи по плоскогорью Тиряй и передъ Кулябомъ отъ Туркони *особенно расширяется и достигаетъ* 3—5 саж.

Профиль.

4) Профиль дороги горизонтная. Дорога много *идетъ по карнизамъ*.

Грунтъ.

5) Грунтъ до кишлака Гринга чисто каменистый, далѣе до Хирманджау мѣстами каменистый, мѣстами лесъ съ камнями. Отъ Хирманджау до Куляба лесъ и лишь по долинамъ ручьевъ *и въ ущельяхъ— камень. Полотно* твердое, на участкахъ, гдѣ лесъ, въ сухое время пыльно.

Мѣстность по сторонамъ.

6) Мѣстность по сторонамъ дороги до Зыгара—*съ правой стороны стѣна горъ, слѣва р.* Пянджъ.*) Отъ Зыгара до Гринга дорога, поднимаясь на перевалъ Вальвалякъ, идетъ сначала ущельемъ, а затѣмъ версты за 2 передъ перевалoмъ поднимается къ нему по карнизу узкаго кряжа. За переваломъ до р. Оби-Ніоу дорога тянется по гребню горнаго отрога, у подножія котораго стоитъ к. Грингъ.

У к. Грингъ дорога переходитъ на правый берегъ Оби-Ніоу и до к. Димиронъ внизъ по р. Оби-Ніоу все время идетъ ея правымъ берегомъ, переходя ниже этого кишлака снова на лѣвый берегъ.

*) Весь путь по Пянджу отъ устья Ванча и до Зыгара имѣетъ въ общемъ одинъ характеръ: узкаго дефиле между рѣкой и стѣнами ущелья.

Мѣстность справа—пологіе горные склоны покрытые иногда полями, слѣва каменистое галечное русло р. Ніоу. Мѣстами дорога тянется этимъ русломъ. Отъ Шагона до Хирманджау—справа въ ½ верстѣ горные склоны, слѣва р. Пянджъ.

Отъ Хирманджау до плоскогорья Тиряй дорога идетъ сначала узкимъ каменистымъ ущельемъ, кой-гдѣ между совершенно отвѣсными скалами. Пройдя 4 версты дорога поворачиваетъ изъ ущелья на югъ, поднимается по сравнительно пологому мягкому склону горъ и на 8 верстѣ выходитъ на холмистое возвышенное плато, покрытое полями. По сторонамъ виднѣются кишлаки.

На 18 верстѣ начинается спускъ къ к. Арзанчи.

Спускъ идетъ по краю оврага, пересохшаго горнаго ручья, оставляя его влѣво. По сторонамъ холмистые склоны.

Отъ к. Арзанчи дорога до к. Дары-и-Объ проходитъ по плоскогорью Тиряй. Мѣстность по сторонамъ открыта. Къ к. Туркони спускъ довольно удобный. Мѣстность понижаясь переходитъ по сторонамъ въ пологіе холмистые скаты.

Отъ к. Туркони до Куляба дорога тянется между невысокими грядами холмовъ покрытыхъ пашнями.

Окраины дороги не обозначены ничѣмъ и лишь на балконахъ до Зыгара, для предохраненія отъ паденій съ нихъ, съ боковъ положено нѣчто вродѣ фашинъ изъ вѣтвей деревьевъ.

Дорога—сплошное дефиле, но разной ширины: отъ Кала-и-Хумба до Зыгара ширина ущелья Пянджа отъ ½ до 1 версты, ущелье при подъемѣ

отъ Зыгара на перевалъ Вальвалякъ шириной отъ узкой щели до 2(0—300 шаговъ. Долина Оби-Ніоу шириной до 2 вер., ширина ущелья къ западу отъ Хирманджау мѣстами—узкая щель между скалъ.

Препятствія.

7) Препятствія для движенія:

а) балконы и карнизы по пути Кала-и-Хумбъ-Зыгаръ.*) Эта часть пути представляетъ возможность обрыва въ рѣку.

б) перевалъ Вальвалякъ. Перевалъ вполнѣ удобенъ для вьючнаго движенія. Весь путь отъ к. Зыгара до к. Гринга (коло 30 в.) проходится въ теченіе около 10 часовъ въ одинъ переходъ. Въ случаѣ военныхъ дѣйствій форсированіе перевала будетъ очень затруднительно, такъ какъ онъ въ обѣ стороны даетъ отличныя позиціи. Закрывается Вальвалякъ лишь изрѣдка и не надолго, въ случаѣ выпаденія большого снѣга. Его можно считать открытымъ круглый годъ.

Дорога отъ Кала-и-Хумба до Зыгара пересѣкаетъ много горныхъ небольшихъ рѣчекъ и ручьевъ, правыхъ притоковъ р. Пянджа, не имѣющихъ въ обыкновенное время по своимъ размѣрамъ значенія преградъ, но могущихъ затормозить движеніе весной во время сильнаго таянія снѣга.

Наиболѣе значительная рѣка, пересѣкаемая дорогой, Оби-Ніоу проходима въ бродъ во всякое время года, но весной, ввиду очень сильнаго разлива ея, она можетъ оказаться боль-

---

*) Указаны на кроки.

шимъ тормазомъ при движеніи значительныхъ силъ. Весной здѣсь часты случаи уноса лошадей сильнымъ теченіемъ.

Время разлива февраль, мартъ, апрѣль и май. Особенно велика вода въ мартѣ.

Рѣку Оби-Ніоу дорога пересѣкаетъ трижды: у к. Гринга ниже к. Димирона и у устья, у к. Якубъ.

Отъ Кала-и-Хумба до к. Гринга путь исключительно вьючный. Отъ к. Гринга до Куляба при самой незначительной въ нѣкоторыхъ мѣстахъ поправкѣ дороги было бы возможно и движеніе полевой артиллеріи. Для приведенія дороги въ состояніе, допускающее движеніе колесныхъ обозовъ, потребовались-бы болѣе значительныя работы. Въ теченіе 2—4 недѣль времени при работѣ 200—400 человѣкъ дорога могла-бы быть разработана.

Между Кала-и-Хумбомъ и Грингомъ колесное движеніе невозможно и разработкой пути можно лишь улучшить вьючное движеніе.*)

Растительность.

8) Растительности по сторонамъ дороги въ общемъ мало, древесная имѣется: арча—на горахъ между Зыгаромъ и Грингомъ, орѣхъ, чинаръ, тутъ, тополь по долинѣ р. Оби-Ніоу, почти исключительно около кишлаковъ, арча и фисташковыя заросли на горахъ западнѣе Хирманджау до к. Сафедау.

Въ долинѣ Пянджа есть жиденькія кустарныя заросли.

*) Инженерными средствами съ затратой большихъ денегъ, конечно, все возможно сдѣлать. Принимаются во вниманіе лишь средства войскъ.

Топливо найдется почти вездѣ или въ видѣ древесныхъ порослей или же сухихъ травъ, полыни, колючки, соломы и т. п.

*Въ качествѣ строевого лѣса, въ случаѣ нуж*ды, могутъ послужить сады кишлаковъ.

Населенные пункты.

9) Важнѣйшіе населенные пункты, связуемые дорогой, Кала-и-Хумбъ и г. Кулябъ, большой и богатый торговый центръ.

Узлы путей.

10) Они же являются и важнѣйшими узлами дорогъ.

Отъ Кала-и-Хумба идутъ пути на сѣверъ на перевалы Гишунъ или Хобу-Рабатъ въ долину р. Хингоу и далѣе въ Каратегинъ.

Кулябъ—большой узелъ путей изъ Каратегина и Гиссарской долины въ Афганистанъ и обратно.

Изъ другихъ пунктовъ, заслуживающихъ вниманія, какъ узлы путей:

Кишлаки Нильванъ и Джакъ съ путями на Кулябъ.

Кишлакъ Зыгаръ съ путемъ на перевалъ *Вальвалякъ. Противъ кишлака Зыгара отходитъ* отъ Пянджа путь на Кала-и-Куфъ и далѣе въ Файзабадъ, центръ Бадахшана.

Кишлакъ Грингъ въ узлѣ дорогъ по Оби-Ніоу и на перевалъ Вальвалякъ.

Кишлакъ Шагонъ на переправѣ съ афганскаго берега въ долину р. Оби-Ніоу.

Параллельные пути.

11) Сосѣдній параллельный путь идетъ лѣвымъ берегомъ р. Пянджа отъ Кала-и-Хумба до

высоты приблизительно к. Зыгара. По качествамъ онъ, повидимому, лучше идущаго по нашему берегу. Противъ Зыгара онъ, какъ указано выше, сворачиваетъ отъ Пянджа на Кала-и-Куфъ. Изъ долины р. Оби-Ніоу отходитъ въ сторону Куляба много тропъ.

Проходимость дороги для войскъ.

12) Путь проходимъ для войскъ съ горной артиллеріей и вьючнымъ обозомъ.

Отъ Гринга до Куляба при незначительной войсковой поправкѣ дороги возможно движеніе полевой артиллеріи и легкихъ двуколочныхъ колесныхъ обозовъ.

Движеніе въ сторону безъ дорогъ представитъ въ виду горъ кругомъ большія трудности и на участкѣ отъ Кала-и-Хумба до Гринга возможно далеко не вездѣ. Движеніе по сторонамъ дороги возможно во многихъ мѣстахъ отъ Гринга до Куляба.

Въ общемъ первую половину пути отъ Кала-и-Хумба до Зыгара по Пянджу надо считать очень трудной и рискованной, вторую отъ Зыгара до Куляба удобной и легкой, на сколько это можетъ быть въ гористой мѣстности.

Путь можетъ быть пройденъ конной партіей въ 7 переходовъ.*)

Ни на какія средства при движеніи по Пянджу разсчитывать нельзя.**) Отъ Гринга до Куляба отрядъ силами до дивизіи найдетъ себѣ зерно,

*) Переходы: Кала-и-Хумбъ-Іогитъ 33 вер., Іогитъ-Джакъ 31 вер., Джакъ-Зыгаръ 20 вер., Зыгаръ—к. Грингъ 18 вер., Грингъ-Шагонъ 26 вер., Шагонъ-Туркони 34 вер., Туркони-Кулябъ 15 верстъ.

**) По Пянджу только самая небольшая конная партія до взвода можетъ найти для себя муку, мясо и зерновой фуражъ.

скотъ и зерновый фуражъ. Водой путь обезпеченъ. Топливо найдется въ кишлакахъ.

Тактическія условія.

13) Узость ущелья Пянджа, по которому до Зыгара дорога идетъ въ сплошномъ дефиле создаетъ здѣсь такую обстановку, что самыя незначительныя силы могутъ запереть путь даже и для большого отряда.

Позиціи всюду.

Хрупкость пути и легкость порчи дѣлаютъ его ненадежнымъ.

Гористая мѣстность и узкія ущелья даютъ возможность, создавъ незначительныя укрѣпленія, оказать малыми силами серьезное сопротивленіе большимъ.

Стратегически важные пункты.

14) Важнѣйшими стратегическими пунктами по пути являются Кулябъ, Кала-и-Хумбъ, устье р. Оби-Ніоу и к. Зыгаръ, какъ узлы путей и направленій.

Устье р. Оби-Ніоу удобно для обороны при форсированіи въ этомъ мѣстѣ переправы со стороны афганскаго берега.

Путь Кала и-Хумбъ—Кулябъ въ общемъ труденъ, но возможенъ для движенія войскъ съ горной артиллеріей и вьючными обозами.

ПУТЬ-КУЛЯБЪ-БОГОРАКЪ.

Направленіе и протяженіе.

1) Путь связуетъ Кулябъ съ переправой черезъ Пянджъ у Богорака. Общее направленіе его на югъ. Протяженіе около 35 верстъ.

Общій характеръ.

2) Путь по пользованію вьючной, но колесное движеніе послѣ самыхъ незначительныхъ исправленій было бы вполнѣ возможно.

Ширина.

3) Ширина дороги почти всюду допускаетъ движеніе двухъ всадниковъ рядомъ и лишь отъ к. Шилюлю до перевала Ходжа-и-Ша ширина ея мѣстами—тропа, хотя движеніе сбоку дороги и здѣсь почти вездѣ возможно.

Профиль.

4) Профиль дороги горизонтная. Мѣстами дорога врѣзана: передъ к. Шилюлю и послѣ него до перевала Ходжа-и-Ша.

Грунтъ.

5) Грунтъ дороги—лесъ. Полотно во время дождя, вѣроятно, вязко, въ сухое время твердо и пыльно.

Мѣстность по сторонамъ.

6) Дорога идетъ по поверхности пологихъ горъ, медленно поднимаясь отъ Куляба кверху къ перевалу Ходжа-и-Ша. Нѣсколько круче подъемъ становится передъ самымъ переваломъ, около версты отъ него. Влѣво къ востоку горы повышаются, вправо отходятъ глубокіе овраги, въ глубинѣ которыхъ видны мѣстами селенія.

Поднявшись на перевалъ Ходжа-и-Ша, дорога идетъ далѣе до к. Чашма-Баши по ровному возвышенному плато. Отъ Чашма-Баши начинается узкое (шириной 300—400 шаг.) ущелье, образуемое грядами невысокихъ холмовъ. По

мѣрѣ движенія къ югу, къ Богораку ущелье это расширяется до $\frac{1}{2}$—$\frac{3}{4}$ версты.

Отъ Чашма-Баши къ Богораку есть незначительный уклонъ, но онъ почти незамѣтенъ и дорога идетъ все время какъ бы горизонтально.

Отъ Шилюлю до перевала Ходжа-и-Ша и отъ Чашма-Баши до Богорака дорога - дефиле, но движеніе въ сторону почти вездѣ возможно.

Препятствія.

7) Препятствій для движенія нѣтъ.

Небольшое затрудненіе подъемъ на перевалъ *Ходжа-и-Ша, гдѣ дорога и наиболѣе* узка — въ 1 тропу.

Для колеснаго движенія здѣсь ее надо разработать.

Растительность.

8) Растительности древесной по сторонамъ кромѣ садовъ кишлаковъ нѣтъ.

Вода есть у *кишлаковъ въ оврагахъ*, а отъ Чашма-Баши до Богорака въ ручьѣ, сопровождающемъ дорогу по ущелью.

Населенные пункты.

9) Селеній по пути много. Видъ у нихъ зажиточный. Можно разсчитывать на зерно и фуражъ.

Узлы путей.

10) Важнѣйшій узелъ дорогъ — к. Чашма-Баши, откуда отходятъ пути на западъ и востокъ на к. Дивдаръ-Боле. Отъ к. Дивдаръ-Боле есть дорога на к. Ходжа-Галтунъ, лежащій по пути Кулябъ-Хирманджау (на Пянджѣ).

Параллельные пути.

11) Рядомъ съ разсматриваемымъ путемъ Кулябъ-Богоракъ западнѣе проходитъ путь Кулябъ-Чубекъ.

Проходимость дороги для войскъ.

12) Путь Кулябъ-Чубекъ проходимъ для всѣхъ войскъ и полевой колесной артиллеріи послѣ незначительной поправки дороги передъ переваломъ Ходжа-и-Ша.

Для колесныхъ обозовъ нужно нѣсколько большее исправленіе.

Движеніе въ стороны и по сторонамъ дороги возможно во многихъ мѣстахъ.

Водой путь обезпеченъ, топливо найдется въ кишлакахъ.

Тактическія условія[1].

13) Позиціи всюду до перевала Ходжа-и-ша —на сѣверо-западъ, южнѣе перевала на югъ.

Узость ущелья южнѣе Чашма-Баши даетъ возможность оборонять его съ юга съ незначительными силами, но обходныхъ тропъ много.

Стратегически важные пункты.

14) Важнѣйшій пунктъ по дорогѣ к. Чашма-Баши—какъ узелъ путей изъ окружающей горной мѣстности.

Путь проходимъ послѣ незначительной разработки для войскъ съ полевой артиллеріей и колесными обозами въ 1 переходъ.

ПУТЬ БОГОРАКЪ — ЧУБЕКЪ — САЯТЪ — ПАРХАРЪ — КОКУЛЬСКАЯ ПЕРЕПРАВА — САРАЙ — ФАЙЗАБАДЪ — УСТЬЕ Р. ВАХША — УР. АЙВАДЖЪ.

Направленіе и протяженіе.

1) Путь идетъ долиною нижняго теченія р. Пянджа, имѣя общее направленіе на юго-западъ. *Общее протяженіе его около 238 верстъ.*

Общій характеръ.

2) Отъ Богорака до Чубека черезъ перевалы Харра и Чайля-Камаръ*) возможно лишь вьючное движеніе. Отъ Чубека до устья Вахша и Айваджа дорога колесная**). Колесное движеніе вводятъ русскіе, такъ какъ туземцы ѣздятъ почти исключительно верхомъ, а грузы перевозятъ на вьюкахъ.

Ширина.

3) Ширина полотна дороги въ среднемъ—отъ тропы до 1—2 саж. На наибольшемъ протяженіи дорога представляетъ собой пукъ наѣзженныхъ тропъ

Отъ Богорака до Чубека ширина пути внѣ переваловъ около сажени (два всадника могутъ ѣхать рядомъ) на перевалахъ и въ лощинахъ — тропа.

---

*) Въ малую воду съ сентября возможенъ объѣздъ перевала Чайля-Камаръ вдоль рѣки низомъ.

**) Колесная дорога отъ Кокульской переправы въ Сарай идетъ прямо черезъ гряду Кокульскихъ горъ, минуя Акъ-Джаръ. Путь отъ Кокульской переправы къ Акъ-Джару болѣе труденъ и допускаетъ передъ Акъ-Джаромъ только вьючное движеніе.

Я лично отъ Кокуля свернулъ на Акъ-Джаръ для того, чтобы быть ближе къ Пянджу и увидѣть его у Акъ-Джара.

Отъ Чубека дорога имѣетъ болѣе опредѣленный характеръ, лучше наѣзжена, попадаются слѣды колесъ. Такой видъ она сохраняетъ почти на всемъ протяженіи вдоль Пянджа отъ Чубека до Вахша.

Профиль.

4) Профиль дороги горизонтная.

Грунтъ.

5) Грунтъ почти вездѣ отъ Богорака до Сарая—лесъ. Мѣстами на перевалахъ между Богоракомъ и Чубекомъ и въ Кокульскихъ горахъ—каменистый.

Полотно въ сухую погоду пыльно. Отъ Сарая до Файзабада—лесъ.

Отъ Файзабада до поста Пянджскаго верстъ 6 солонцеватый лесъ, затѣмъ версты 2—песокъ, далѣе лесъ съ пескомъ. Отъ поста Нижне-Пянджскаго на протяженіе верстъ 7 грунтъ солонцеватый, далѣе то песокъ, то солонецъ съ примѣсью песку. Около версты до Акъ-Тепе начинается чистый солонецъ, который тянется по направленію къ Вахшу верстъ 7 до подъема дороги на высоты, откуда до поста Вахшъ грунтъ каменисто-песчаный.*)

Мѣстность по сторонамъ.

6) Отъ Богорака дорога, пройдя около 2 верстъ по открытому пространству праваго берега Пянджа, начинаетъ подниматься на перевалъ Харра. Подъемъ идетъ поперекъ цѣлаго ряда овраговъ спускающихся съ горъ къ Пянджу. Дорога вьется все время то вверхъ, то

*) Мѣста съ солонцеватымъ грунтомъ въ сырое время должны быть топки, и движеніе по нимъ на колесахъ тяжело.

внизъ и немного тяжеловата для вьюковъ. Самый подъемъ на перевалъ сравнительно легокъ. Спускъ круче и дорога уже и хуже. Спустившись къ рѣкѣ, она тянется вдоль нея по тугаю мимо к. Дагана (Кабрай) по островамъ черезъ мелкіе протоки, обходитъ горный выступъ западнѣе Дагана (этотъ обходъ возможенъ лишь въ малую воду съ сентября по май, а въ большую - дорога идетъ на перевалъ Чайля Камаръ, который рѣзче перевала Харра) и выходитъ на открытую широкую поляну Чубека. Уступы горъ тянутся вправо, сопровождая дорогу почти до самаго кишлака. Влѣво — болотистая равнина, поросшая мѣстами камышемъ.

Отъ Богорака до Чубека дорога—дефиле, заключенное между стѣной горъ справа и рѣкой влѣво.

Отъ Чубека путь идетъ по совершенно открытой, сухой и плоской равнинѣ, покрытой лишь кой-гдѣ рѣдкими и жидкими кустами камыша, не стѣсняющими кругозора. Только по сторонамъ нѣкоторыхъ большихъ арыковъ имѣются здѣсь камышевыя поросли и болота.

За Зулюмъ—арыкомъ дорога входитъ въ густой тугай, мѣстность принимаетъ совершенно закрытый характеръ, а дорога обращается въ дефиле. Тугаемъ этимъ путь доходитъ почти до кишлака Саята, у котораго стоитъ пограничный постъ. Здѣсь справа подходятъ къ дорогѣ холмы, по которымъ отходятъ пути на р. Кизылъ-Су и далѣе въ Бальджуанское бекство.

Отъ Саята лѣтній путь идетъ по холмамъ, а осенній, и зимній низомъ вдоль рѣки по островамъ покрытымъ тугаемъ. Протоки мелки —по колѣно коню, этотъ путь удобенъ. Черезъ версту путь поднимается вверхъ на берегъ,

вдоль котораго и тянется по открытой береговой полянѣ къ кишлакамъ Джайралы.

Здѣсь впервые встрѣчаются жилища (юрты въ перемежку съ саклями) кочевниковъ—скотоводовъ. Въ верстѣ за к Джайралы дорога входитъ въ жидкій тугай, который къ Кала-и-Пучкакъ дѣлается мѣстами постепенно нѣсколько гуще.

Отъ Кала-и-Пучкакъ до Пархара дорога идетъ по открытой полосѣ мѣстности, влѣво въ ½ в. тянется тугай, вправо уступы холмовъ. У самаго поста Пархаръ начинается огромный тугай, который протянулся отсюда къ югу и къ юго-западу. Сначала вдоль дороги онъ жидкій, но версты черезъ 2-3 отъ поста онъ дѣлается все гуще, гуще и, наконецъ, дорога входитъ въ сплошное море камыша, перемѣшаннаго съ зарослями джиды, солодки, осоки, куги и т. п. Ширина пути здѣсь шага 3-4, по сторонамъ вначалѣ много деревьевъ. Двигаясь дальше, все время этими густыми непролазными зарослями, путь доходитъ до переправы черезъ р. Кизылъ-Су. На всемъ протяженіи по тугаю верстъ 10-12 путь—узкое и закрытое дефиле.

Переправа черезъ р. Кизылъ Су совершается на каюкѣ (подъемная сила котораго 6-7 лошадей съ грузомъ). Послѣ переправы путь идетъ по открытой мѣстности: вправо холмы, влѣво тугаи.

Отъ поста Кизылъ-Су до поста Кокуль путь идетъ вдоль праваго берега р. Кизилъ-Су, частью вдоль тугаевъ, частью по открытому мѣсту, обходя тугаи, которые остаются влѣво. Вправо все время тянутся обрывистые уступы Кокульскихъ горъ, которые стѣснятъ движеніе и развертываніе войскъ вправо. Слѣва это разверты-

ваніе тоже будетъ стѣснено рѣкой. Кизылъ-Су и тугаями, почему дорогу на этомъ протяженіи надо считать за дефиле, хотя и не рѣзкое, такъ какъ движеніе вправо по горамъ все-же возможно.

Отъ поста Кокульскаго путь, поворачивая вправо на западъ, поднимается на холмы Кокульскихъ горъ, идя сначала послѣ подъема по кряжу, а затѣмъ спускаясь вдоль ущелья къ посту Акъ-Джаръ До поворота съ большой дороги идущей прямо на Сарай, путь—колесный, ширина 2-3 шага, далѣе вьючный—тропа, которая вьется по дну ущелья. Ширина ущелья шаговъ 100-200. Образуется оно грядами холмовъ. Глубокій оврагъ (до 10 саж. глубины), который тянется вдоль дороги влѣво на протяженіи до 3 верстъ (начинается не доходя верстъ 6 до Акъ-Джара), можетъ сильно стѣснить развертываніе влѣво

Передъ самымъ постомъ Акъ-Джаръ дорога спускается въ долину Пянджа съ уступа горъ по узкому и очень крутому скату.

Колесный путь отъ высоты 420, и идетъ прямо на Сарай.

Отъ Акъ-Джара дорога идетъ вдоль самаго берега рѣки Пянджа (осенній путь) у подножія обрыва горнаго плато. Версты черезъ 3 обрывъ уходитъ вправо, а дорога, сохраняя направленіе на сѣверо-востокъ, выходитъ на плоскую и совершенно открытую равнину. Влѣво камышевый и травяной тугай. по которому вдоль арыка и дороги раскинуты многочисленные аулы кочевниковъ; вправо голая степь. Двигаясь вдоль селеній, пространство между которыми мѣстами заполнено рѣдкимъ тугаемъ, дорога доходитъ до к. Сарая. Влѣво вдоль Пянджа тянется сплошной камышевый тугай мѣстами населенный.

Отъ Сарая до поста Файзабадъ дорога идетъ сначала между кишлаками и аулами. По сторонамъ то тутъ, то тамъ посѣвы. Версты черезъ 4 выходитъ на открытое пространство, покрытое кой-гдѣ рѣдкимъ камышемъ. Верстъ черезъ 5 — влѣво небольшой тугай. Версты за 2 до поста, влѣво начинается вновь тугай, который тянется до поста и дальше, гдѣ дорога входитъ въ него.

Отъ поста Файзабадъ дорога до подъема на возвышенное плато у пристани идетъ по мелкимъ пэрослямъ тамариска. У пристани она сворачиваетъ вправо въ узкій оврагъ, дномъ котораго, какъ по ущелью, поднимается на поверхность плато (относительное командованіе надъ Пянджемъ саж 50), которымъ и идетъ почти до самаго поста Пянджскаго.

Плато ровно и открыто, какъ столъ. Движеніе во всѣ стороны возможно (Верстахъ въ 12 отъ Файзабада есть своротъ влѣво внизъ къ рѣкѣ на постъ Караулъ-Тюбе).

Близь Караулъ-Тюбе дорога проходитъ глубокій оврагъ, вдоль котораго поднимается на плато и имъ же слѣдуетъ далѣе къ посту Пянджскому.

Не доходя около 4 в, передъ постомъ песчаный спускъ съ плато въ долину р. Пянджа. Далѣе до поста дорога идетъ низомъ. Влѣво тянется камышевый тугай съ тамарисковыми зарослями къ сторонѣ дороги.

Грунтъ пути Файзабадъ-Пянджскій постъ твердый солнцеватый лесъ.

Отъ поста Пянджскаго дорога, версты 4, проходитъ по рѣдкимъ и низкимъ порослямъ исключительно тамариска, влѣво болѣе густые тугаи, которые сопровождаютъ дорогу въ нѣкоторомъ разстояніи до самаго п. Нижне-Пянджскаго. Версты черезъ 4, пройдя тугай, дорога выходитъ на

совершенно открытое пространство. Вправо мѣстность поднимается, но совершенно открыта, *влѣво въ сторонѣ тянется тугай, постепенно* дѣлающійся все рѣже и уже.

У поста Нижне-Пянджскаго дорога выходитъ въ древесный тугай, которымъ тянется около версты; далѣе деревья переходятъ въ кусты. На 2 верстѣ снова древесный тугай, за которымъ правѣе дороги озеро и камышевыя заросли.

Далѣе до поста Акъ-Тепе дорога, почти все время, тянется по зарослямъ небольшихъ кустовъ тамариска и саксаула (который появляется здѣсь впервые). Влѣво тугай имѣетъ болѣе густой характеръ, переходя почти вездѣ къ рѣкѣ *въ густые камыши и древесныя заросли.*

Отъ Акъ-Тепе до горъ, верстъ 7, дорога идетъ сначала версты 2 тугаемъ смѣшаннаго характера (тамарисковые и саксауловые кусты, деревья джиды, камышъ и куга), переходя далѣе *въ густыя заросли камыша, стѣной ограждающаго* дорогу съ обѣихъ сторонъ. Влѣво тугай, *по направленію къ рѣкѣ, принимаетъ все болѣе* густой древесный характеръ. Поднимаясь на 8-й верстѣ на подошву горъ, дорога выходитъ на болѣе открытое пространство, имѣя влѣво рѣку, вправо холмистый подъемъ, лишенный растительности.

Вслѣдствіе большой изрѣзанности тальвегами и оврагами, горные уклоны, спускающіеся къ дорогѣ съ сѣвера, имѣютъ закрытый характеръ. Здѣсь легко устройство небольшихъ засадъ. Движеніе по сторонамъ пути отъ Сарая до поста Акъ-Тепе почти вездѣ возможно.

Отъ Акъ-Тепе *до Вахша затруднится мѣстами* тугаемъ, а далѣе рельефомъ.

Древесная растительность для дровъ найдется всюду. Строевой лѣсъ отъ Сарая до Вахша довольно хорошій найдется у поста Файзабадай у поста Нижне-Пянджскаго, ниже его и въ незначительномъ количествѣ въ другихъ тугаяхъ-

Отъ п. Акъ-Тепе до горъ дорога тянется в. тугаѣ, какъ въ дефиле, далѣе дефиле образуетсъ съ одной стороны холмами, съ другой рѣкоя Пянджемъ. Холмы допускаютъ движеніе по нимъ но сильно командуютъ дорогой.

Отъ п. Вахша до переправы черезъ р. Вахшъ путь идетъ по тугаю (камышъ,-кусты тамариска и деревья).

Движеніе по сторонамъ возможно по тугаю, но стѣснится на перешейкѣ полуострова его узостью, а затѣмъ справа рѣкой Вахшъ. Грунтъ здѣсь – солончакъ. Мѣстами съ небольшими участками песку.

Отъ переправы путь идетъ по тугаю, сначала вдоль праваго берега Вахшъ, а затѣмъ р. Аму-Дарьи.

Грунтъ около 1 в.—2 в. песчано-каменистый, а затѣмъ по тугаю до поворота вправо на песчаные холмы солончаковый.

Верстахъ въ 7 отъ переправы, пройдя постъ Тахта-Куватъ, дорога, поворачивая вправо, выходитъ на тяжелые сыпучіе песчаные барханы, которыми идетъ около 6 в.; съ 7 версты начинается довольно открытый травяной и камышевый тугай на протяженіи около 3 в., за которымъ около 1½ в. опять пески и снова тугай до поста Хошма. Грунтъ по тугаямъ—солончакъ. Тугаи низки и рѣдки, такъ что мѣстность носитъ открытый характеръ. Движеніе по сторонамъ дороги всюду возможно и, лишь до поворота дороги отъ Тахта-Кувата въ пески, оно можетъ стѣсниться мѣстами

горами справа и рѣкой слѣва, гдѣ дорога подходитъ къ ней близко. Вообще, путь отъ поста Вахша до поворота—на западъ; отъ поста Тахта-Куватъ—дефиле. Отъ поста Хошма до горы Кунтуръ-Муллы дорога идетъ низкорослымъ открытымъ тугаемъ. Грунтъ—солончакъ. Влѣво тугай къ рѣкѣ достигаетъ большихъ размѣровъ и густоты.

Пройдя гору (грунтъ песчаный-слегка каменистый), дорога спускается вновь сначала въ жидкій тугай, а затѣмъ втягивается версты за 2 до переправы черезъ Кафирниганъ въ густой тугай, которымъ и доходитъ до переправы близъ поста Айваджъ, имѣя на этомъ участкѣ характеръ закрытаго дефиле

Грунтъ тугая—вездѣ солончакъ. Отъ переправы до поста дорога идетъ камышевымъ тугаемъ и носитъ нѣсколько закрытый характеръ. Ширина пути вездѣ—ходъ повозки.

Строевой лѣсъ найдется въ тугаяхъ у Вахша, у поста Хошмы и у Айваджской переправы черезъ рѣку Кафирниганъ.

Топливо всюду въ изобиліи. Окраины дороги *обозначаются наѣзженными тропами.*

Препятствія.

7) Важнѣйшими препятствіями по пути Богоракъ-Чубекъ являются перевалы Харра и Чайля-Камаръ.

Перевалъ Чайля-Камаръ въ малую воду обходится низомъ вдоль по долинѣ рѣки, что значительно облегчаетъ путь, такъ какъ Чайля-Камаръ крутъ*). Перевалъ Харра допускаетъ только вьючное движеніе.

*) Мнѣ лично не пришлось проходить черезъ перевалъ Чайля-Камаръ, такъ какъ путь долиной Пянджа 21 сентября *былъ уже возможенъ для проѣзда и мы обошли Чайля-Камаръ* низомъ—долиной рѣки.

Разработка указанныхъ переваловъ для колеснаго движенія потребовала-бы громадныхъ работъ и затратъ, что едва ли здѣсь можетъ быть вызвано необходимостью.

Важнѣйшими препятствіями на дальнѣйшемъ пути отъ Чубека до Айваджа являются: кряжъ Кокульскихъ горъ и переправы черезъ рѣки Кизылъ-Су, Вахшъ и Кафирниганъ.

Кокульскія горы, пересѣкаемыя дорогой между Кокульской переправой и Сараемъ, представляютъ собой рядъ возвышенныхъ, довольно пологихъ холмовъ, покрытыхъ рѣдкими фисташковыми порослями. Горы эти могутъ затруднить движеніе, вызвать припряжку въ артиллеріи и обозахъ, но особаго значенія, какъ препятствіе, имѣть не могутъ.

Рѣка Кизылъ-Су близъ впаденія въ Пянджъ, гдѣ она пересѣкается дорогой,—представляетъ собой рѣку около 25 саженъ ширины, при глубинѣ болѣе 1 сажени и скорости теченія около 1½ фута въ секунду. Долина Кизылъ-Су отличается болотистостью и огромными тугаями.

Переправа черезъ Кизылъ-Су совершается на каюкѣ, подъемная сила котораго 5-6 лошадей.

Рѣка Вахшъ въ мѣстѣ пересѣченія съ дорогой имѣетъ ширину около 100-120 саж., глубину отъ 2-4 саженъ и скорость теченія около 3 футовъ. Рѣка течетъ въ тугаяхъ. Переправа производится на стальномъ паромѣ пограничной стражи большой подъемной силы.

Рѣка Кафирниганъ (притокъ Аму-Дарьи) близъ поста Айваджъ имѣетъ размѣры около 50 саж. ширины, при глубинѣ около 1 саж. и скорости теченія 3 ¾ фута въ секунду. Берега рѣки покрыты тугаями. Переправа черезъ Кафирниганъ у Айваджа совершается на стальномъ

паромѣ пограничной стражи большой подъемной силы.

Растительность.

8) Берега Пянджа на протяженіи всего пути отъ Богорака до Айваджа покрыты тугаями. Тугаи эти достигаютъ особенной густоты и величины между Пархаромъ и постомъ Кизылъ-Су. На этомъ участкѣ они наиболѣе богаты и древесной растительностью.

Въ другихъ мѣстахъ строевого лѣса почти нѣтъ, но кустарниковыя поросли, годныя на топливо, найдутся всюду. Въ качествѣ топлива можетъ быть вполнѣ пригоденъ также и камышъ, являющійся главнымъ растеніемъ всѣхъ тугаевъ.

Населенные пункты.

9) Населенными пунктами путь очень бѣденъ, цѣлые десятки верстъ можно не встрѣтить ни одного жилья. Имѣющіеся населенные пункты: Богоракъ, Дагана, Чубекъ, Бишъ-Капа, Саятъ, Джайралы, Кала-и-Пучкакъ. Пархаръ, Сарай, Файзабадъ (аулы киргизъ).

Кромѣ указанныхъ населенныхъ пунктовъ, жилыми мѣстами являются посты нашей пограничной стражи.

Большинство селеній—что-то среднее между кочевкой и осѣдлымъ кишлакомъ: здѣсь рядомъ съ саклей стоитъ юрта. Вполнѣ осѣдлый характеръ имѣютъ Богоракъ, Чубекъ и Сарай.

Узлы путей.

10) Важнѣйшими путями, отходящими отъ рѣки Пянджа съ пути Богоракъ-Айваджъ являются:

1) Вьючный путь Богоракъ-Кулябъ (легко разработать въ колесный).

2) Колесная дорога Чубекъ-Кулябъ.

3) Вьючный путь отъ Пянджа или Саята на Курганъ-Тюбе.

4) Вьючный путь отъ Файзабада (Сарая) на Курганъ-Тюбе и отъ Аму-Дарьи.

5) Вьючный путь вверхъ по долинѣ рѣки Кафирнигана въ Кабадіанъ.

Перечисленные пути отходятъ въ Бухару отъ пунктовъ лежащихъ у переправъ на Пянджѣ. Къ переправамъ этимъ подходятъ дороги отъ важнѣйшихъ центровъ сѣвернаго Афганистана Рустака, Файзабада, Хазретъ-Имамъ-Саиба и Кундуза.

Паралельные пути.

11) Параллельнымъ описываемому является вьючный путь отъ Куляба на Курганъ-Тюбе и Кабадіанъ.

Проходимость дороги для войскъ.

12) Путь на участкѣ Богоракъ-Чубекъ черезъ перевалы Харра и Чайля-Камаръ проходимъ для войскъ, но съ вьючными обозами. Путь дефиле: съ одной стороны горы, съ другой Пянджъ.

Путь Чубекъ-Айваджъ проходимъ для войскъ съ полевой артиллеріей и колесными обозами. Движеніе въ сторону отъ Пянджа почти вездѣ возможно. Наиболѣе затруднится оно лишь отъ Саята до р. Кизылъ-Су тугаями и рѣкой, а отъ Кизылъ-Су до Сарая Кокульскими горами. Движеніе по сторонамъ дороги возможно почти всюду и будетъ стѣснено лишь въ густыхъ тугаяхъ и въ Кокульскихъ горахъ.

Водой и топливомъ путь обезпеченъ вполнѣ.

Населеніе по пути очень малочисленно и ни на какія особыя продовольственныя средства для большого отряда, кромѣ мяса, разсчитывать нельзя.

Въ большихъ населенныхъ пунктахъ, какъ Богоракъ, Чубекъ, Саятъ, Пархаръ и Сарай, отрядъ силою до 2 сотенъ при прохожденіи можетъ найти для себя продовольствіе и фуражъ.

Самый богатый пунктъ по пути—Сарай, гдѣ имѣется базаръ и постоянныя лавки, даже съ европейскими товарами.

Путь допускаетъ нормальную скорость движенія*).

Тактическія условія.

13) Позиціи всюду. Движеніе въ сторону—къ югу ограничивается р. Пянджемъ.

Путь во многихъ мѣстахъ, проходя по тугаямъ, имѣетъ характеръ закрытаго дефиле, что въ связи съ Кокульскими горами и особеннымъ обиліемѣ огромныхъ труднодоступныхъ тугаевъ на участкѣ Пархаръ—Кокульская переправа, крайне стѣснитъ дѣйствія и развертываніе большихъ силъ отъ Пархара до Сарая.

Стратегически важные пункты.

14) Стратегически важными пунктами по пути являются Богоракъ и Чубекъ, лежащіе на переправахъ черезъ Пянджъ на лучшихъ путяхъ отъ Куляба (центра богатой провинціи Бухары въ Афганистанъ. Кромѣ этихъ пунктовъ могутъ

*) Конной партіей можетъ быть пройденъ въ 7 переходовъ. Богоракъ-Саятъ 35 в., Саятъ-Кизылъ-су 29 в., Кизылъ-Су-Акъ-Джаръ 41 в., Акъ Джаръ—Файзабадъ 28 в., Файзабадъ постъ Пянджскій 29 в., постъ Пянджскій—п. Вахшъ 41 в., постъ Вахшъ-Айваджъ 35 в. До Термеза еще три перехода: Айваджъ-Овражный 35 в., Овражный-Орлиный 21 в., Орлиный-Термезъ 29 вер.

имѣть значеніе Саятъ, Пархаръ, Кокульская переправа Сарай и Айваджъ, отъ которыхъ идутъ пути въ глубь Бухары съ границы.

Чубекъ и Сарай расположены у хорошихъ переправъ черезъ Пянджъ, куда подходятъ пути изъ афганскаго Бадахшана и Каттагана. Какъ удобная переправа, заслуживаетъ вниманія Кокульская переправа, по которой происходитъ оживленное движеніе изъ Бадахшана въ Сарай.

Путь отъ Чубека до Айваджа допускаетъ движеніе всѣхъ родовъ войскъ съ полевой артиллеріей и колесными обозами.

ОБЩІЙ ОЧЕРКЪ

пути—Скобелевъ—перевалъ Тенгизъ-бай-Дараутъ—Курганъ (Алайская долина)—Ачикъ-Алма-Ляхишь—перевалъ Гардани—Кафтаръ—Лянгаръ (долина рѣки Хингоу)—перевалъ Курговади—кишлакъ Курговади (долина рѣки Пянджа)—Рохаръ (долина рѣки Ванча)—Перевалъ Гушхонъ—Джамакъ (долина рѣки Язгулема)—Матраунъ—перевалъ Одуди—кишлакъ Кала-и-Вамаръ (долина рѣкъ Пянджа и Бартанга)—постъ Хорогъ.

Описываемый вьючный путь отъ Скобелева на Памиръ къ посту Хорогъ общимъ протяженіемъ около 535 верстъ, проходитъ черезъ хребты Алайскій, Императора Петра Великаго, Дарвазскій, Ванчъ—Язгулемскій и Бартанго-Язгулемскій, пересѣкая ихъ по переваламъ Тенгизъ-бай (12805 футовъ), Гардани-Кафтаръ (12720 фут.) Курговади (14840 фут.), Гушхонъ (14496 фут.), и Одуди (14668 фут.).

Естественными этапами по пути являются долины рѣкъ Кизылъ-су, Хингоу, Пянджа, Ванча, Язгулема и Бартанга, которыя и раздѣляются указанными выше хребтами.

Значительное протяженіе пути и различныя условія, въ которыхъ онъ проходитъ, заставляютъ разсматривать его по участкамъ.

Въ горныхъ странахъ жизнь сосредоточивается обыкновенно по долинамъ рѣкъ, вдоль

которыхъ проходятъ и лучшія и важнѣйшія дороги*). Долины соединяются между собою путями болѣе трудными, проходящими черезъ водораздѣльные хребты по переваламъ. При такихъ условіяхъ расположенія сѣти дорогъ въ горной странѣ, разсматривая всякій длинный путь, можно заранѣе почти предвидѣть, что участки его, проходящіе вдоль рѣкъ будутъ въ большинствѣ случаевъ легче, чѣмъ идущіе по водораздѣламъ. Нѣкоторое исключеніе въ данномъ случаѣ представляютъ лишь дороги на высокихъ плоскогорьяхъ годныя часто даже для колеснаго движенія.

Изложенныя выше свойства горныхъ дорогъ приложимы для разсмотрѣнія и описываемаго пути, нѣкоторую особенностью котораго является только участокъ его по Пянджу отъ кишлака Курговади до устья Ванча, который, хотя и идетъ долиной большой рѣки, но весьма труденъ. Все среднее теченіе Пянджа, какъ-бы прорѣзывающаго себѣ русло между громадами горъ и идущаго между ними мѣстами какъ въ корридорѣ, отличается узостью долины, скалистостью береговъ и трудностью путей вдоль нихъ.

Описываемый путь проходитъ плоскогорье на участкѣ, приблизительно, отъ рѣки Мукъ-су до подножья перевала Гардани-Кафтаръ—урочища Куликъ.

Поверхность плоскогорья урочища—Кара-Шуры, не смотря на всхолмленность, могла-бы допустить при небольшой разработкѣ тропъ по немъ и колесное движеніе.

*) Въ нѣкоторыхъ горныхъ раіонахъ, отличающихся общею труднодоступностью, пути и по рѣкамъ тоже очень тяжелы, какъ напримѣръ, пути по Пянджу, Бартангу, Язгулему и т. п. но внѣ долинъ рѣкъ здѣсь еще хуже—совсѣмъ нельзя пройти.

На всѣхъ остальныхъ участкахъ свойства описываемаго пути совершенно согласуются съ высказанными выше общими соображеніями – онъ болѣе доступенъ по долинамъ рѣкъ и труденъ на водораздѣлахъ при прохожденіи горныхъ хребтовъ.

Въ зависимости отъ преодолѣваемыхъ путемъ хребтовъ и связываемыхъ имъ долинъ рѣкъ, его слѣдуетъ раздѣлить для разсмотрѣнія на участки:

1) Скобелевъ—перевалъ Тенгизъ-бай—урочище Дараутъ—Курганъ (отъ Скобелева въ Алайскую долину).

2) Урочище Дараутъ — Курганъ — кишлакъ Ачикъ Алма (по рѣкѣ Кизылъ-Су).

3) К. Ачикъ-Алма—перевалъ Гардани-Кафтаръ—кишлакъ Лянгаръ — (изъ долины рѣки Кизылъ-Су въ долину рѣки Хингоу).

4) К. Лянгаръ – перевалъ Курговади*) – кишлакъ Курговади – (изъ долины рѣки Хингоу въ долину рѣки Пянджа).

5) К. Курговади—Рохаръ—перевалъ Гушхонъ перевалъ Одуди — к. Калаи-и-Вамаръ — постъ Хорогъ—(путь вдоль Пянджа съ небольшимъ уклоненіемъ).

Уклоненіе дороги на послѣднемъ участкѣ съ прямого направленія вдоль долины рѣки Пянджа на трудные перевалы Гушхонъ и Одуди объясняется еще болѣе трудными условіями пути по Пянджу отъ устья Ванча до кишлака Вознауда, невозможнаго лѣтомъ для коннаго движенія.

*) Перевалъ Курговади, по показаніямъ туземцевъ, труднѣе перевала Висхарви, болѣе посѣщаемаго при движеніи изъ долины Хингоу въ долину Пянджа. Перевалъ Курговади былъ выбранъ мной потому, что о качествахъ его до сихъ поръ не было никакихъ свѣдѣній.

Наибольшей труднодоступностью отличается послѣдній участокъ—пятый, затѣмъ третій, четвертый*) и, наконецъ, первый и второй наиболѣе легкіе и, главное, доступные въ теченіи цѣлаго года.

По качествамъ своимъ описываемый путь на всемъ протяженіи допускаетъ движеніе войскъ съ горной артиллеріей и вьючными обозами.

Лишь въ нѣкоторыхъ мѣстахъ лошадей приходится развьючивать и вьюки переносить на рукахъ.

Главное затрудненіе при движеніи будетъ заключаться въ довольствіи войскъ, такъ какъ при бѣдности населенія вдоль пути и полномъ отсутствіи базаровъ**) разсчитывать на мѣстныя средства даже и для самаго незначительнаго отряда нельзя. Только небольшая конная партія до взвода можетъ получить, и то далеко не вездѣ, при прохожденіи необходимое продовольствіе и зерновой фуражъ.

Водой и топливомъ путь обезпеченъ.

Подножный кормъ очень хорошъ въ подснѣжныхъ областяхъ на большихъ высотахъ.

Въ отношеніи подножнаго корма особенно благопріятныя условія по пути въ раіонѣ плоскогорья Кара-Шуры. Здѣсь же можно найти и довольно значительное количество лошадей и скота.

Стратегическое значеніе разсматриваемаго пути заключается въ томъ, что онъ является

---

*) На четвертомъ участкѣ единственное серьезное препятствіе—перевалъ Курговади, закрывающійся на 9 мѣсяцевъ. На остальномъ протяженіи этого участка путь легокъ.

**) Послѣдній базаръ по пути въ Учъ-Курганъ (до Алайскаго хребта).

вторымъ по качеству путемъ, связующимъ Скобелевъ съ Памиромъ.

На протяженіи отъ Скобелева до кишлака Курговади онъ связываетъ Скобелевъ съ долиной рѣки Пянджа.

Удобнѣйшій путь на Памиръ идетъ отъ Скобелева на Ошъ-Гульчу—перевалъ Талдыкъ, перевалъ Кизылъ-Артъ къ посту Памирскому. Путь этотъ проходитъ вдоль китайской границы и для западнаго Памира круженъ.
Описываемый путь, не обладая качествами пути на Ошъ, не обладаетъ и его недостатками, будучи вполнѣ прикрытъ отъ китайской границы, но за то его нельзя считать обезпеченнымъ съ запада—со стороны Афганистана.

На послѣднемъ участкѣ отъ кишлака Курговади до поста Хорога путь проходитъ вдоль афганской границы. Участокъ этотъ однако сравнительно не великъ и до нѣкоторой степени прикрытъ рѣкой Пянджемъ и труднодоступной *мѣстностью его лѣваго берега.*

Обезпеченіе это въ военное время нельзя все же считать достаточнымъ: ущелье Пянджа настолько узко, что, занявъ дорогу лѣваго берега, нѣсколько непріятельскихъ стрѣлковъ могутъ совершенно остановить всякое движеніе по нашему берегу. Такая обстановка указываетъ на то, что путь здѣсь вдоль нашего берега можетъ имѣть въ военное время значеніе только тогда, когда мы будемъ владѣть обоими берегами Пянджа, всей его долиной и лѣвобережной афганской дорогой.

Только овладѣвъ долиной Пянджа, хорошо прикрытой съ запада серьезными горами, мы пріобрѣтемъ вполнѣ надежный второй коммуникаціонный путь отъ Скобелева на Памиръ.

КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ ПУТИ.

Скобелевъ-Дараутъ-Курганъ (Алайская долина).

Направленіе и протяженіе.

1) Общее направленіе пути на ю. ю. в. Протяженіе его 136 верстъ.

Общій характеръ.

2) До кишлака Караула путь колесный, отъ Караула до Дараутъ-Кургана исключительно вьючный.

Ширина.

3) Ширина дороги отъ Скобелева до Учъ-Кургана колеблется отъ 3 саженъ до ширины хода 2 арбъ и даже болѣе.

Профиль.

4) Профиль дороги до кишлака Караула—горизонтная. Въ горахъ дорога идетъ много карнизами.

Грунтъ.

5) Грунтъ до Учъ-Кургана—лесъ съ примѣсью песку и камня, далѣе каменистый. Полотно—твердое.

Мѣстность по сторонамъ.

6) Окраины дороги до Учъ-Кургана мѣстами обсажены деревьями и обрыты арыками, далѣе дорога ограждена стѣнами ущелій и рѣкой Исфайрамъ, которую она переходитъ много разъ съ одного берега на другой по жиденькимъ мостикамъ.

Отъ Учъ Кургана до Алайской долины дорога— сплошное дефиле.

До перевала Тенгизъ-бай дорога поднимается все время ущельемъ р. Исфайрамъ. Спускъ съ перевала въ Алайскую долину – по ущелью р. Дараутъ.

Препятствія.

7) Утлые мостики черезъ бурный потокъ Исфайрамъ, узкія ущелья, загроможденные обвалами камней, тяжелые подъемы, крутые спуски, *высокіе и узкіе карнизы дѣлаютъ дорогу легко* подверженной порчѣ.

Перевалъ Тенгизъ-бай лежитъ на высотѣ 12805 *футовъ въ разрѣженной атмосферѣ и* является главнымъ препятствіемъ по пути. Перевалъ открытъ круглый годъ. Обойти его возможно, но по болѣе труднымъ перевaламъ, выводящимъ въ Алайскую долину западнѣе и восточнѣе Тенгизъ-бая.

Дорога пересѣкаетъ много разъ р. р. Исфайрамъ и Дараутъ.

Переправы черезъ первую по мостамъ, крайне легкимъ и годнымъ лишь для вьючнаго движенія. Черезъ р. Дараутъ переправы въ верховьяхъ ея въ бродъ, ниже – по легкимъ мостамъ.

Инженерная разработка препятствій для колеснаго движенія по дорогѣ потребовала бы громадныхъ затратъ и вообще едва-ли возможна. Разработка можетъ облегчить лишь вьючное движеніе.

Растительность.

8) Вода вдоль дороги есть все время. Растительность послѣ Караула – слаба, но дре-

весныя заросли для топлива найдутся почти всюду. Нѣтъ древесныхъ зарослей лишь въ полосѣ луговъ подъ перевалами.

Населенные пункты.

9) Селенія вдоль дороги есть лишь до к. Караула, далѣе у Лянгара и за переваломъ Тенгизъ-бай можно встрѣтить только кочевья киргизъ въ боковыхъ ущельяхъ. Другихъ поселеній вдоль дороги нѣтъ*).

Въ ур Лянгаръ въ 1907 г. строилась заѣзжая сакля для путешественниковъ. Киргизы прикочевываютъ со стадами въ Алайскій хребетъ изъ Ферганской области и Алайской долины лишь на лѣтнее время. Они пасутъ скотъ въ подснѣжныхъ областяхъ на Альпійскихъ лугахъ.

Узлы путей.

10) Поперечные пути отходятъ въ незначительномъ количествѣ: отъ к. Караула—по ущелью. не доходя урочища Лянгаръ. Пути эти, въ сущности, едва замѣтныя мѣстами тропы, ведутъ, обыкновенно. куда-либо на киргизское кочевье. Такія тропы имѣются во многихъ боковыхъ ущельяхъ подъ переваломъ Тенгизъ-бай.

Нѣкоторыя изъ нихъ выводятъ въ обходъ перевала Тенгизъ-бай на сосѣдніе болѣе трудные перевалы, которыми пользуются лишь мѣстные киргизы для сношеній съ своими кочевьями.

*) Передъ подъемомъ на перевалъ Тенгизъ-бай съ сѣвера имѣется убогая чай-хана, обитаемая, вѣроятно, только въ лѣтнее время.

Параллельные пути.

11) Параллельныхъ путей черезъ весь Алайскій хребетъ вблизи нѣтъ, но вообще ихъ имѣется нѣсколько.

Проходимость дороги для войскъ.

12) Дорога вполнѣ проходима для пѣхоты, кавалеріи и горной артиллеріи съ вьючными обозами.

Движеніе по сторонамъ дороги возможно лишь мѣстами до Учъ-Кургана и кой-гдѣ въ широкихъ ущельяхъ.

Продовольствіе и весь фуражъ необходимо везти съ собой, ибо по пути ничего достать нельзя. Подножный кормъ есть лишь у Лянгара, у перевала Тенгизъ-бая и въ боковыхъ ущельяхъ у Лянгара и Тенгизъ-бая въ подснѣжныхъ областяхъ.

Путь можетъ быть пройденъ конной партіей свободно въ 5 переходовъ*).

Тактическія условія.

13) Дорога - сплошное дефиле — вездѣ представляетъ средства для обороны и крайне затруднитъ наступленіе.

Стратегически важные пункты.

14) Важнѣйшими стратегическими пунктами являются: перевалъ Тенгизъ-бай, урочище Лянгаръ и выходы изъ Алайскаго хребта — Учъ-Курганъ и Дараутъ-Курганъ.

Путь вполнѣ проходимъ для войскъ съ горной артиллеріей и вьючными обозами.

*) Скобелевъ—Учъ-Курганъ—30 в., Учъ-Курганъ-Караулъ 24 в., Караулъ-Лянгаръ 35 в., Лянгаръ-ущелье Чжигишъ-дара 30 в., Чжигишъ-дара-Дараутъ-Курганъ 17 в.

КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ ПУТИ ДАРАУТЪ-КУРГАНЪ — АЧИКЪ-АЛМА.

Направленіе и протяженіе.

1) Общее направленіе пути на юго-западъ. Протяженіе—57 верстъ.

Общій характеръ.

2) Путь исключительно вьючный.

Ширина.

3) Ширина дороги—отъ тропинки, гдѣ не разойдутся два всадника до 2—3 саженъ и болѣе въ долинахъ.

Профиль.

4) Профиль дороги горизонтная. Дорога идетъ мѣстами по карнизамъ. Особенно узки и обрывисты эти карнизы версты за 3—4 передъ долиной к. Ачикъ-Алма.

Грунтъ.

5) Грунтъ въ долинахъ—глина съ пескомъ и щебнемъ, въ возвышенныхъ мѣстахъ — каменистый.

Мѣстность по сторонамъ.

6) Съ лѣвой стороны дороги почти все время вьется р. Кизылъ-Су, справа—стѣна горъ. Дорога—сплошное дефиле. Лишь около 10 вер. въ долинѣ Катта-Карамука дорога идетъ по сравнительно открытому мѣсту, такъ какъ ширина этой долины около 3 верстъ.

Препятствія.

7) Дорога все время, то поднимается по карнизамъ на значительную высоту надъ рѣкой

Кизылъ-Су, то спускается снова къ рѣкѣ, почему путь для лошадей мѣстами крайне утомителенъ и вьюки еле плетутся.

Болѣе тяжела вторая часть пути отъ Катта-Карамука до Ачикъ-Алмы, гдѣ послѣднія версты, передъ поворотомъ на востокъ въ долину кишлака, дорога идетъ по карнизамъ на высотѣ саж. 30—40 надъ рѣкой.

Мосты на р. р. Кокъ-су и Катта-Карамукъ очень плохи и еле выдерживаютъ одну лошадь. Перевалъ Караулъ-Добе къ юго западу отъ Катта-Карамука незначителенъ и не заслуживаетъ вниманія.

Разработка 2-й половины пути отъ Катта-Карамука до Ачикъ-Алмы для колеснаго движенія потребовала-бы громадныхъ затратъ.

Первая половина пути можетъ быть обращена въ колесный путь, но мѣстами, по карнизамъ, тоже съ большимъ трудомъ и потребуетъ много времени и инженерныхъ средствъ. Средствами войскъ возможно лишь нѣсколько улучшить вьючное движеніе.

Растительность.

8) Растительность и вода вдоль пути въ изобиліи.

Населенные пункты.

9) Встрѣчаемыя по дорогѣ селенія—киргизскія зимовки, пустующія лѣтомъ*).

Узлы путей.

10) Важнѣйшіе узлы дорогъ, пересѣкаемые путемъ: устье р. Кокъ-Су, по которой идетъ изъ

*) Приближеніе къ нимъ очень непріятно по причинѣ обилія около нихъ мухъ и мошекъ, не дающихъ покоя лошадямъ.

Алайской долины вьючный путь на перевалъ Кара-Казыкъ; урочище Катта-Карамукъ, ур. Кичикъ-Карамукъ, ур. Сары-Гуй.

За исключеніемъ пути долиной рѣки Кокъ-Су на перевалъ Кара-Казыкъ, всѣ остальныя поперечныя тропы имѣютъ исключительно мѣстное значеніе, ведя на киргизскія горныя кочевья

Параллельные пути.

11) Параллельныхъ путей не имѣется,—обходные мѣстами есть, но всѣ они труднѣе главнаго (путь отъ Сары-Гуй на Ачикъ-Алма черезъ перевалъ Кашка-Ширякъ можетъ имѣть значеніе въ случаѣ порчи дороги по рѣкѣ Кизылъ-Су).

Проходимость дороги для войскъ.

Дорога проходима для войскъ съ горной артиллеріей и вьючными обозами.

По сторонамъ дороги двигаться можно лишь кой-гдѣ вдоль долинъ. Биваки очень удобны.

Топливо и вода всюду.

Скорость движенія отъ Дараутъ-Кургана до Катта-Карамука—2 дня для пѣхоты и день для кавалеріи, далѣе отъ Катта-Карамука до Ачикъ-Алмы можно считать для всѣхъ войскъ 1 переходъ.

Тактическія условія.

13) Идя по дефиле, дорога всюду даетъ преимущество оборонѣ, затрудняя наступленіе. Позиція фронтомъ на югъ на пер. Караулъ-Добе для бригады пѣхоты съ артиллеріей. Здѣсь удобно создать укрѣпленіе для прикрытія Алайской долины съ запада.

14) Важнѣйшие въ стратегическомъ отношеніи пункты: ур. Дараутъ Курганъ и устье р. Кокъ-Су, откуда идетъ дорога на перевалъ Кара-Казыкъ.

Путь проходимъ для войскъ съ горной артиллеріей и вьючными обозами.

КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ ПУТИ АЧИКЪ-АЛМА (Бухарская граница)—**ЛЯХИШЪ—САРЫ-ТАЛЕ—КОШЪ—ТЕМИРГЕНЪ—ОЗЕРО ТУНГУЮКЪ—УР. КАРА ШУРА—УР. КУЛИКА—ПЕРЕВАЛЪ ГАРДАНИ-КАФТАРЪ—ЛЯНГАРЪ.**

Направленіе и протяженіе.

1) Общее направленіе пути на юго-западъ. Протяженіе пути 88 верстъ.

Общій характеръ

2) Путь на всемъ своемъ протяженіи вьючный, но колесное движеніе было бы возможно въ долинѣ между р.р. Кизылъ-Су, Муксу и зимовками Мукуръ, Джаилганъ и кишлакомъ Ляхишъ.

Въ очерченномъ районѣ мѣстность представляетъ собой открытый ровный плацдармъ, окруженный со всѣхъ сторонъ горами.

Ширина.

3) Ширина дороги—тропа или группа тропъ въ равнинныхъ мѣстахъ.

Профиль.

4) Профиль дороги горизонтная. Мѣстами дорога тянется по карнизамъ.

Грунтъ.

5) Грунтъ дороги почти все время каменистый, съ примѣсью или леса въ долинахъ (у *Джаилгана и Ляхиша) или песку и глины на* болѣе возвышенныхъ мѣстахъ (у Кошъ-Темиргена, Кара-Шуры, Кулика).

Мѣстность по сторонамъ.

6) Отъ моста на р. Кизылъ-Су до Ляхиша и далѣе до брода черезъ Мукъ-Су у Сарытале дорога имѣетъ открытый характеръ, почти на всемъ остальномъ протяженіи она идетъ по горамъ, то выходя на болѣе открытыя пространства, то снова прячась между холмами. Ясно выраженныя дефиле: отъ Ачикъ-Алма до моста черезъ Кизылъ-Су, ущелье къ югу отъ Кошъ-Темиргена, ущелье между озеромъ Тунгуюкъ-Куль съ небольшими перерывами до урочища *Кара-Шура, ущелье передъ ледникомъ перевала* Гардани-Кафтаръ и далѣе широкое ущелье отъ перевала Гардани-Кафтаръ до выхода въ долину р. Хингоу.

По карнизамъ дорога идетъ вдоль р Кизылъ-Су, передъ урочищемъ Кулика и отъ Кулика до урочища Тупчакъ, вдоль р. Жерю-Заминъ и передъ к. Лянгаромъ.

Препятствія.

7) Препятствія для движенія довольно значительны, важнѣйшія изъ нихъ:

а) Перевалъ Гардани-Кафтаръ. Главную трудность перевала составляетъ покрывающій его въ іюлѣ снѣгъ.

Снѣгъ этотъ на южномъ склонѣ мягокъ и подъ ногами лошади сильно проваливается, чѣмъ

дѣлаетъ движеніе по немъ верхомъ крайне труднымъ. Такъ какъ подъ снѣгомъ во многихъ мѣстахъ бѣгутъ ручьи, то провалы его, затрудняя движеніе, угрожаютъ кромѣ того и болѣе глубокимъ обваломъ всадника внизъ подъ снѣжный покровъ въ воду.

На поверхности снѣга встрѣчаются окна-отверстія, въ глубинѣ которыхъ клокочетъ вода.

Подъемъ и спускъ съ самаго гребня перевала тоже довольно трудны и занимаютъ по времени всего часа 4-5. Перевалъ Гардани-Кафтаръ открывается на *5—6 мѣсяцевъ съ середины—начала іюня до середины—конца ноября.* Къ востоку отъ перевала Гардани-Кафтаръ никакихъ конныхъ переваловъ черезъ хребетъ Петра не имѣется. Къ западу ближайшій перевалъ—Люли-Харви.

б) Оврагъ рѣки Жерю-Заминъ передъ переваломъ Гардани Кафтаръ крайне тяжелъ и труденъ и на подъемѣ и на спускѣ. Черезъ рѣку переправа по снѣжному мосту, который къ концу лѣта, обыкновенно, растаеваетъ и его замѣняютъ деревяннымъ мостомъ.

Рѣка Жерю-Заминъ—стремительный горный потокъ, вытекающій изъ близь лежащаго ледника. Ширина снѣжнаго моста шаговъ 10.

в) Карнизы имѣются во многихъ мѣстахъ

г) Дорога пересѣкаетъ р. Кизылъ-Су, Мукъ-Су, Бозиракъ, Жерю-Заминъ и много другихъ небольшихъ горныхъ рѣчекъ и ручьевъ, имѣющихъ одинъ общій характеръ: большая стремительность и каменистое дно.

Переправа черезъ Кизылъ-Су совершается ниже к. Ачикъ-Алма по мосту въ 43 ш. длиною крайне примитивнаго устройства, качающагося подъ всадникомъ. Ширина рѣки здѣсь до 10 саж.,

быстрота теченія около 7 футовъ въ секунду. Движеніе по мосту возможно лишь—по одному.

Переправа черезъ р. Мукъ-Су возможна въ бродъ, но не всегда (и даже не каждый годъ). Бродъ черезъ Мукъ-Су имѣется у кишлака Сары-Тале, гдѣ рѣка достигаетъ до ½ в. и болѣе ширины, разбиваясь на множество рукавовъ. Ложе рѣки галечное. Высота краевъ долины, подходящей къ рѣкѣ и сливающейся мѣстами съ берегами, отъ 2-3 саж. до 10 и болѣе саженъ. Бродъ идетъ сложной линіей черезъ цѣлый рядъ рукавовъ (болѣе десяти). Глубина брода наибольшая—нѣсколько выше брюха лошади—подъ сѣдло. Теченіе крайне стремительно и слабыя лошади сильно ложатся на воду въ сторону теченія. Дно покрыто большими камнями, почему движеніе по немъ трудно. Продолжительность переправы всадниковъ безъ вьюковъ нѣсколько болѣе ½ часа.

Р. Бозиракъ (горный потокъ) шириною около 3 саж. дорога проходитъ по мосту обыкновенной мѣстной конструкціи. Мостъ годенъ для всадника, но не выдержитъ болѣе тяжелаго груза.

Р. Жерю-Заминъ и 2 ручья передъ самымъ подъемомъ на перевалъ Гардани-Кафтаръ дорога переходитъ по снѣжнымъ мостамъ не вполнѣ прочнымъ.

Вдоль дороги между урочищемъ Кара-Шура и урочищемъ Кулика въ долинѣ тянется съ лѣвой стороны большое болото.

Разработка дороги отъ к. Ачикъ-Алмы до ур. Кулика для колеснаго движенія, казалось бы, вполнѣ возможна, затрудненія она представитъ лишь мѣстами вдоль рѣки Кизылъ-Су и при подъемѣ отъ к. Кошъ-Темиргенъ къ перевалу

Гыламъ, въ остальныхъ мѣстахъ, и особенно *между рѣкой Кизылъ-Су, кишлакомъ Ляхишемъ* и ур. Куликъ, разработка дороги была-бы сравнительно *легка*.

Движеніе черезъ перевалъ Гардани-Кафтаръ *ввиду снѣга и крутости его невозможно* разработать подъ колесное*).

Постройка постоянной переправы черезъ р. Мукъ-Су, близь Ляхиша потребуетъ много времени и средствъ. Постройка переправъ черезъ Кизылъ-Су, вслѣдствіе ея незначительной ширины 10—15 саж., особыхъ затрудненій не должна представить, хотя теченіе рѣки крайне быстро.

Растительность.

8) Растительность по сторонамъ дороги богата. Подножный кормъ будетъ всюду.

Дрова въ степныхъ мѣстахъ нагорья, отъ р. Муку-су до урочища Куликъ и въ долинѣ Ляхиша, могутъ быть замѣнены кизякомъ и сухой полынью.

Вода всюду въ изобиліи.

Населенные пункты.

9) Встрѣчаемыя дорогой селенія, за исключеніемъ кишлаковъ Ачикъ-Алма, Ляхишъ и Лянгаръ,—зимовки киргизъ, которые лѣтомъ всѣ уходятъ вверхъ въ горы къ подножью хребта

*) Здѣсь въ случаѣ движенія черезъ перевалъ войскъ могли бы принести большую пользу сани, на которыхъ можно было-бы перевезти черезъ снѣжныя поля грузы. Вьючныя лошади съ грузомъ вязнутъ въ снѣгу такъ сильно, что въ случаѣ движенія большого количества лошадей и размики снѣга, движеніе грузовъ безъ помощи саней можетъ сдѣлаться очень труднымъ.

Петра Великаго на нагорье между р. Мукъ-су и урочищемъ Кулика. Здѣсь лѣтомъ видны всюду многочисленные аулы киргизъ, стада и табуны лошадей.

Узлы путей.

10) Узлы путей: мостъ на р. Кизылъ-Су, к. Ляхишъ, Кишлакъ Кошъ-Темиргенъ, урочища Кара-Шура, Куликъ и кишлакъ Лянгаръ.

Поперечные пути связуютъ описываемый путь съ долиной р. Кизылъ-Су. Въ нагоріи, заселенномъ киргизами, много тропъ по всѣмъ направленіямъ.

Тропы эти служатъ киргизамъ для сообщенія между сосѣдними аулами.

Параллельные пути.

11) Параллельныхъ путей вблизи нѣтъ. Ближайшій къ перевалу Гардани-Кафтаръ, на западъ —перевалъ Люли-Харви.

Проходимость дороги для войскъ.

12) Дорога проходима для войскъ съ горной артиллеріей и вьючными обозами.

Серьезныя препятствія для движенія войскъ представятъ р. Мукъ-Су, р. Жерю-Заминъ и перевалъ Гардани-Кафтаръ. Движеніе по сторонамъ дороги возможно лишь мѣстами въ долинѣ Ляхиша и въ верхнемъ нагорьѣ урочища Кара-Шура. Топливо и вода всюду. Изъ продовольственныхъ средствъ можно разсчитывать лишь на мясо въ ур. Кара-Шура, гдѣ много скота у киргизъ.

Конной партіей путь можетъ быть пройденъ въ 4 перехода: Ачикъ-Алма-Кошъ-Темир-

генъ 24 вер., Кошъ-Темиргенъ—ур. Кара-Шура 16 вер., ур. Кара-Шура—ур. Куликъ 16 вер., Куликъ—к. Лянгаръ 32 вер.

Тактическія условія.

13) Позиціи всюду. Обороняющійся будетъ позьзоваться преимуществами предварительнаго занятія горныхъ проходовъ, переправъ и открытыхъ командующихъ позицій, почему, ввиду отсутствія часто обходныхъ путей, атака ихъ будетъ трудна.

Стратегически важные пункты.

14) Важнѣйшіе стратегическіе пункты: ур. Кара-Шура, какъ центръ нагорья богатаго скотомъ и подножнымъ кормомъ, перевалъ Гардани-Кафтаръ, кишлакъ Сары-Тале (бродъ черезъ р. Мукъ-су).

Путь проходимъ для войскъ съ горной артиллеріей и вьючными обозами.

КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ

пути к. Лянгаръ (на р. Хингоу подъ переваломъ Гардани-Кафтаръ) — **К. Курговади** (на р. Пянджъ подъ переваломъ **Курговади**).

Направленіе и протяженіе.

1) Отъ кишлака Лянгара до сліянія ручья Курговади съ р. Дархарвакомъ путь имѣетъ направленіе на юго-востокъ, далѣе, поднимаясь на перевалъ Курговади и до к. Курговади, онъ принимаетъ направленіе на юго западъ.

Общій характеръ.

2) Путь вьючный. Протяженіе его—72 вер.

Ширина.

3) Ширина дороги—тропа, мѣстами еле замѣтная.

Профиль.

4) Профиль дороги горизонтная. Часто путь лѣпится по карнизамъ.

Грунтъ.

5) Грунтъ дороги каменистый. Полотно твердое.

Мѣстность по сторонамъ.

6) Окраины дороги—или стѣны ущелья, или рѣка, или камни, недопускающіе движеніе по сторонамъ.

На перевалѣ Курговади—снѣгъ. Движеніе здѣсь происходитъ по опредѣленной тропѣ, сходить съ которой въ сторону не слѣдуетъ, такъ какъ можно провалиться.

Препятствія.

7) Важнѣйшими препятствіями по пути являются:

А. Перевалъ Курговади.

Перевалъ Курговади покрытъ ледникомъ и снѣгомъ, которыми приходится двигаться около 5 верстъ. Перевалъ открытъ въ теченіе 3 мѣсяцевъ (іюль, августъ, сентябрь). Абсолютная высота его 14840 футовъ.

Подъемъ на перевалъ со стороны рѣки Дархарвака (съ востока) сравнительно легокъ и идетъ долиною ручья Курговади, вытекающаго изъ ледника подъ переваломъ. Ручей этотъ дорога переходитъ одинъ разъ съ праваго берега на лѣвый по снѣжному мосту (длиной около

10 ш.). Подойдя къ леднику, дорога тянется вдоль его сѣвернаго края и, постепенно поднимаясь выше, всходитъ на ледникъ, а затѣмъ на его снѣжникъ. Снѣгъ твердый.

На ледникѣ и снѣжникѣ есть длинныя, но узкія трещины, легко проходимыя конемъ. Присутствіе трещинъ можетъ однако служить указаніемъ на то, что перевалъ подверженъ измѣненіямъ, ледникъ его въ движеніи.

Самый перевалъ лежитъ въ сѣдловинѣ между кряжемъ засыпанныхъ снѣгомъ вершинъ и отдѣльнымъ холмомъ. Спускъ со снѣжнаго поля въ долину на югъ идетъ по валунамъ и сначала очень крутъ (на протяженіи около 1½ версты). Выйдя въ долину ручья, бѣгущаго съ ледника на востокъ, спускъ дѣлается положе и затрудняется снова лишь на послѣднихъ 3—4 верстахъ передъ кишлакомъ Курговади, гдѣ дорога вьется по камнямъ и карнизу рѣки Курговади.

Въ общемъ перевалъ можно считать удобнымъ и вполнѣ проходимымъ для войскъ съ горной артиллеріей и вьючными обозами.

Поступательное движеніе ледника можетъ быть причиною новыхъ трещинъ, которыя въ зависимости отъ размѣровъ, могутъ въ свою очередь повліять самымъ неожиданнымъ образомъ и на проходимость перевала*).

---

*) Для парированія подобныхъ неблагопріятныхъ случайностей войскамъ, идущимъ на перевалы съ ледниками и трещинами слѣдуетъ имѣть съ собой веревочные мосты. Путь по перевалу на снѣжномъ полѣ полезно отмѣтить вѣхами.

б) Рѣка Хингоу.

Рѣка Хингоу*) представляетъ собой шумную и быструю горную рѣку, проходимую въ бродъ далеко не вездѣ и не всегда.

Ширина рѣки Хингоу колеблется отъ 5 до 10—15 саж. Быстрота теченія велика и на фарватерѣ, вѣроятно, не менѣе 7 фут. въ секунду. Дорога переходитъ рѣку одинъ разъ ниже к. Кала-и-Лоджирка.

Длина моста около 15 шаг., ширина около 3 шаговъ.

в) Рѣка Оби-Мазаръ—горный потокъ. Проходится дорогой по мосту ниже кишлака Нисай. Длина его около 27 шаговъ, ширина 2 шага. *Мостъ очень плохъ и сильно качается при движеніи* даже человѣка. Другой мостъ—ниже к. Хазрети-Бырхъ, длина его около 25 ш. ширина 2 шага. Онъ тоже качается.

г) Рѣка Дархарвакъ—бурный горный потокъ Ширина рѣки Дархарвака отъ 2 до 6—8 саженъ. Глубина рѣки даже при двухсаженной ширинѣ такова, что лошадь уходитъ мѣстами въ воду съ головой и еле справляется съ силой теченія.

Переправа черезъ р. Дархарвакъ по мосту выше впаденія въ рѣку ручья съ ледника Курговади. Мостъ общей съ другими конструкціи (такъ называемаго Кавказскаго типа). Вся длина моста съ дамбами около 20 шаговъ. Длина переводинъ надъ водой 10 шаговъ. Ширина около одного шага.

---

*) Къ особенности всѣхъ вообще рѣкъ, вытекающихъ съ хребта Императора Петра 1-го, надо отнести свѣтло-сѣраго пепельнаго цвѣта воду. Такого-же цвѣта вода и въ р. Мукъ-Су по другую сторону хребта.

При подъемѣ на перевалъ Курговади дорога пересѣкаетъ по снѣжному мосту, длиной около 10 шаговъ, ручей, стекающій съ ледника Курговади въ р. Дархарвакъ, а по южную сторону перевала два раза переходитъ рѣчку Курговади, текущую съ того же перевала и впадающую въ Пянджъ у к. Курговади.

Разработкой пути можно улучшить вьючное движеніе.

Разработка дороги вдоль р. Хингоу подъ колесное движеніе возможна, но потребуетъ большихъ инженерныхъ работъ и средствъ.

Растительность.

8) Вода вдоль пути всюду.

Древесная растительность вообще слаба, а мѣстами ее почти и совсѣмъ нѣтъ. Особенно бѣдны растительностью участки: отъ Лянгара до Кала-и-Лоджирка и отъ Ульфатъ до долины рѣки Дархарвака. На этихъ участкахъ внѣ кишлаковъ растутъ только кой-гдѣ кусты.

Хороша древесная растительность только кишлаковъ и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ между Кала-и-Лоджиркомъ и Ульфатомъ, какъ-будто искусственно засаженныхъ деревьями.

Совершенно лишены древесной растительностью подснѣжныя зоны, гдѣ зато хороши луга и подножный кормъ.

Населенные пункты.

9) Кишлаковъ вдоль пути довольно много, но всѣ они крайне бѣдны. Посѣвы ничтожны и малы. Жители жалки и имѣютъ видъ оборванныхъ нищихъ. Базаровъ нѣтъ нигдѣ.

Узлы путей.

10) Узлы важнѣйшихъ въ раіонѣ путей: к. Лянгаръ (путь на перевалъ Гардани-Кафтаръ), к. Найгуфъ (путь на перевалъ Висхарви), к. Сангворъ.

Важнѣйшіе поперечные пути: на перевалы Гардани-Кафтаръ и Висхарви, путь отъ кишлака Сангвора вверхъ по рѣкѣ Хингоу и отъ к. Хазрети-Бырхъ вверхъ по р Оби-Мазаръ.

Перевалъ Висхарви*)—лучшій перевалъ изъ долины верховьевъ рѣки Хингоу въ долину Пянджа.

Параллельные пути.

11) Параллельнымъ путемъ является дорога—другимъ берегомъ р. Хингоу, служащая для связи между сосѣдними кишлаками.

Проходимость дороги для войскъ.

12 Путь проходимъ для войскъ съ горной артиллеріей и вьючными обозами.

Движеніе въ сторону невозможно, дорога сплошное дефиле.

Движеніе по сторонамъ дороги возможно въ нѣкоторыхъ мѣстахъ въ долинахъ рѣкъ Хингоу и Оби-Мазара.

Ширина долинъ ихъ колеблется отъ 1/4 до 1 версты. Ни на какія продовольственныя средства разсчитывать нельзя.

Небольшая только партія можетъ найти для себя въ долинѣ Хингоу при прохожденіи немного зернового фуража. Вода всюду Топливо и подножный кормъ найдутся.

*) Перевалъ Висхарви —снѣжный; открытъ 3 мѣсяца: іюль, августъ и сентябрь.

Конной партіей путь можетъ быть пройденъ въ 3 перехода: Лянгаръ—Найгуфъ 27 в., Найгуфъ – подножье перевала Курговади 22 вер. и отъ восточнаго подножья Курговади до к. Курговади 23 версты.

Тактическія условія.

13) Позиціи всюду, давая преимущество оборонѣ передъ наступленіемъ. Обходныхъ тропъ почти нѣтъ.

Стратегически важные пункты.

14 Важнѣйшими въ стратегическомъ отношеніи пунктами по пути являются кишлаки: Лянгаръ, Найгуфъ, Сангворъ*) и перевалъ Курговади.

Путь проходимъ для войскъ съ горной артиллеріей и вьючными обозами.

КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ

пути Курговади-Рохаръ—перевалъ Гушхонъ—Джамакъ - Матраунъ – перевалъ Одуди Кала-и-Вамаръ – постъ Хорогъ.

Направленіе и протяженіе.

1) Отъ к. Курговади до устья р. Ванча путь идетъ на юго-востокъ, откуда до Рохара на сѣверо востокъ. Отъ Рохара—до поста Хорогъ.

Общее направленіе пути на югъ.

Протяженіе пути отъ к. Курговади до поста Хорогъ—182 версты.

---

*) Отъ кишлака Сангвора идетъ путь долиной рѣки Хингоу на перевалъ Акба-и-Сытарги въ широкую и богатую, сравнительно, долину рѣки Ванча.

Общій характеръ.

2) Путь исключительно вьючный и тяжелый*).

Ширина.

3) Ширина дороги вообще тропа, но въ долинахъ, какъ напримѣръ, отъ Барау до Рохара, она обозначается часто цѣлой группой тропъ.

Профиль.

4) Профиль дороги горизонтная. Вдоль Пянджа путь лѣпится почти все время по карнизамъ и балконамъ.

Грунтъ.

5) Грунтъ за небольшими исключеніями каменистый.

У сліянія Ванча съ Пянджемъ есть полоса песковъ. Лесъ встрѣчается близь кишлаковъ. *Глина на небольшомъ протяженіи покрываетъ* сѣверные склоны гребня перевала Гушхонъ.

Мѣстность по сторонамъ.

6) Окраина дороги опредѣляется наѣзженной тропой или просто доступной для движенія полосой мѣстности.

Только на участкахъ Даштакъ-Рохаръ и Бонэ-Джручь, гдѣ дорога идетъ широкими долинами мѣстность по сторонамъ нѣсколько открыта, на остальномъ протяженіи путь идетъ какъ

*) При движеніи вдоль Пянджа отъ кишлака Курговади до Барау возможны случаи обрыва съ балконовъ въ рѣку, почему важные грузы полезно распредѣлять понемногу на разныхъ лошадей.

бы въ закрытомъ дефиле: онъ то тянется по узкимъ ущельямъ, то вьется вдоль рѣкъ, стѣсняясь съ одной стороны рѣкой, а съ другой уступами скалъ. Извивы дороги и складки мѣстности настолько уменьшаютъ кругозоръ, что группа всадниковъ скрывается изъ глазъ иногда въ нѣсколькихъ шагахъ.

Препятствія.

7) Важнѣйшими препятствіями по пути являются: перевалы Одуди и Гушхонъ и рядъ трудныхъ карнизовъ и балконовъ по рѣкѣ Пянджу. Кромѣ препятствій представляемыхъ горами путь преодолѣваетъ три большихъ рѣки: Ванчъ, Язгулемъ и Бартангъ. Послѣдняя рѣка, по своимъ размѣрамъ и отсутствію мостовой переправы, заслуживаетъ особаго вниманія.

а) Перевалъ Одуди покрытъ ледникомъ и снѣгомъ. Абсолютная высота его около 14668 ф. Перевалъ открытъ съ середины – конца іюня по начало – середину сентября.

Дорога на перевалъ изъ долины Язгулема идетъ отъ кишлака Матрауна ущельемъ небольшой горной рѣчки Тойча. Ущелье это мѣстами крайне узко и похоже на каменный корридоръ. По мѣрѣ подъема онъ расширяется и въ подснѣжной области онъ пріобрѣтаетъ совершенно открытый характеръ.

Ввиду значительнаго разстоянія до перевала и большого подъема, Одуди проходится, обыкновенно, въ два дня съ ночевкой подъ самымъ переваломъ*). Послѣднее особенно важное для того, чтобы пройти снѣжное поле до полнаго

*) Топливомъ здѣсь служитъ кизакъ, но его можетъ быть достаточно лишь для небольшой партіи. Для большихъ потребностей надо подвезти дровъ снизу.

восхода солнца. Снѣгъ на Одуди отличается мягкостью и плохо выдерживаетъ лошадь, почему движеніе по немъ возможно лишь до тѣхъ поръ, пока солнце не успѣетъ его обогрѣть. Снѣжная поверхность Одуди отличается сравнительной ровностью, длина пути въ ея предѣлахъ около 4—5 верстахъ.

Самый гребень перевала почти плоскій. Ледникъ покрытъ снѣгомъ и разобраться гдѣ ледникъ и гдѣ снѣжникъ трудно.

Поднявшись на снѣжное поле путь идетъ правой его стороной (западной) мимо небольшого глубоколежащаго ледниковаго озера съ голубой водой. Пройдя озеро тропа дѣлаетъ крутой поворотъ направо и по снѣжному крутому косогору поднимается на возвышенное ледяное плато, которымъ и идетъ до перевала. Пройдя перевалъ, путь обходитъ второе голубое озеро*) (большее) и, оставивъ его вправо, спускается съ снѣжнаго поля по ущелью ручья, текущаго изъ подъ снѣга.

Главнымъ недостаткомъ Одуди являются трещины въ ледникѣ, которыя обыкновенно увеличиваются къ концу лѣта. Трещины придаютъ перевалу Одуди характеръ нѣкоторый невѣрности, такъ какъ въ случаѣ появленія большой трещины партія, не снабженная средствами для ея преодолѣнія, можетъ быть поставлена въ

---

*) При вторичномъ прохожденіи мною перевала Одуди 29 августа эти ледниковыя озера были уже засыпаны новымъ снѣгомъ.

Только зная ихъ положеніе заранѣе можно было замѣтить ихъ мѣсто по углубленію въ снѣгу. Такія измѣненія на этомъ перевалѣ указываютъ на необходимость имѣть здѣсь опытныхъ проводниковъ.

критическое положеніе. Спускъ съ перевала въ южную сторону довольно крутъ. По мѣрѣ движенія внизъ, ущелье, по которому идетъ дорога, дѣлается все тѣснѣе и тѣснѣе. Путь загроможденъ мѣстами огромными острыми камнями и труденъ для лошадей.

У выхода ущелья въ долину Пянджа стоитъ к. Кала-и-Вамаръ.

*б) Перевалъ Гушхонъ тоже покрытъ съ юж*ной стороны снѣжникомъ. Съ сѣверной стороны снѣга мало и лежитъ онъ только до августа. Абсолютная высота Гушхона 14496 футовъ. Перевалъ открытъ, также какъ и Одуди, съ середины—конца іюня, по начало—середину сентября. Особенностью Гушхона является его острота и крутость подъема и спуска. Перевалъ стоитъ какъ стѣна, на которую приходится карабкаться*). Подъемъ на Гушхонъ начинается изъ долины Ванча отъ кишлака Гишуна противъ Рохара и идетъ тѣснымъ глубокимъ ущельемъ. Ввиду того, что въ іюлѣ на сѣверной сторонѣ Гушхона есть *глиняные оползни*, прохожденіе перевала рекомендуется производить на зарѣ, пока они скованы морозомъ и солнце не успѣваетъ ихъ разогрѣть.

Чтобы подойти къ перевалу на зарѣ и сохранить свѣжесть лошадей, прохожденіе Гушхона слѣдуетъ совершать въ два перехода съ ночевкой подъ самымъ переваломъ**).

---

*) Сравнивая перевалы Одуди и Гушхонъ, туземцы изображаютъ Одуди ладонь—(плоскій какъ ладонь), а Гушхонъ двумя ладонями, сложенными угломъ (пальцами кверху) (острый какъ уголъ).

**) Необходимо имѣть въ виду, что вода въ ущеліи съ сѣверной стороны Гушхона держится приблизительно лишь до августа мѣсяца (до стаиванія снѣга), послѣ указаннаго времени это ущелье совершенно безводно.

Подъемъ на гребень перевала очень крутъ, почему движеніе верхомъ здѣсь крайне трудно для лошади. Всадникамъ приходится спѣшиваться и около версты подниматься пѣшкомъ, ведя лошадей въ поводу. Вьючныя лошади тоже не всѣ бываютъ въ силахъ поднять вьюкъ на перевалъ, часть вьюковъ придется разложить на людей, для чего при партіи, идущей на перевалъ нужно имѣть нѣсколько человѣкъ горцевъ—носильщиковъ*) (приблизительно по числу не менѣе одного человѣка на каждую вьючную лошадь). По сѣверную сторону Гушхона, какъ уже было упомянуто выше, снѣга мало на снѣжное поле путь вступаетъ по южную сторону гребня. Имѣется-ли подъ снѣгомъ ледникъ или нѣтъ сказать трудно. Снѣгъ твердый и выдерживаетъ всадника хорошо. Спускъ съ снѣжнаго поля къ югу происходитъ по каменной осыпи. Осыпь эта крайне подвижна и подвержена обваламъ,**) почему разработка дороги по ней едва-ли возможна.

Спустившись съ осыпи путь постепенно втягивается въ узкое, крутое и глубокое каменистое ущелье, выводящее въ долину Язгулема къ кишлаку Джамаку.

*) Въ этомъ отношенія проявляется необыкновенная выносливость и сила со стороны мѣстныхъ горныхъ таджиковъ, которые довольно свободно и быстро взбираются на перевалъ, неся на спинѣ еще грузъ пудовъ 5.

**) Передъ моимъ обратнымъ прохожденіемъ съ Памира въ концѣ августа здѣсь былъ каменный обвалъ и намъ пришлось выслать впередъ для разработки дороги партію туземцевъ изъ Джамака. При подъемѣ на перевалъ по разработанной ими дорогѣ насъ все время торопили проходить это мѣсто скорѣй, чтобы не вызвать новаго обвала. Нѣсколько пролетѣвшихъ мимо камней благополучно миновали нашу партію, не принеся никому вреда.

Для лошадей перевалъ Гушхонъ*) слѣдуетъ считать болѣе труднымъ, чѣмъ Одуди.

в) При движеніи вдоль Пянджа серьезными препятствіями являются карнизы и балконы. Непріятнымъ свойствомъ балконовъ въ ихъ настоящемъ видѣ является ихъ непрочность и возможность проваловъ.

*Балконъ, какъ, и мостъ, не можетъ пред*ставлять опасности разъ онъ проченъ, но разъ подгнилъ, движеніе по немъ связано со случайностями.

Разработкой дороги по Пянджу и укрѣпленіемъ балконовъ**), можно было бы достигнуть значительнаго облегченія вьючнаго движенія на участкѣ разсматриваемаго пути отъ к. Курговади до к. Барау. Что касается пути по Пянджу отъ Кала-и-Вамара до Хорога, то здѣсь балконовъ нѣтъ и эту часть дороги можно считать и сейчасъ вполнѣ удобной для вьючнаго движенія.

г) Рѣку Ванчъ путь переходитъ по мосту Кавказской системы у к. Рохара. Длина моста около 50 шаговъ, ширина $2^1/_2$ шага. Мостъ этотъ въ настоящемъ видѣ настолько вѣтхъ и такъ качается при движеніи даже одной лошади, что

---

*) На сѣверной сторонѣ Гушхона 27 іюля 1907 г. изъ нашей партіи погибла одна верховая лошадь, скатившись отъ гребня перевала по снѣжному откосу внизъ (по направленію пройденнаго уже пути). Случай этотъ характеризуетъ крутость Гушхона. Бѣдный конь летѣлъ внизъ, кувыркаясь черезъ голову и разбиваясь о камни, болѣе версты и остановился тогда, когда былъ уже мертвъ.

**) При прохожденіи моей партіи 4-го сентября 1907 года *по балкону у. к. Потхарвъ,* одна изъ вьючныхъ лошадей провалилась на балконѣ и свалилась съ огромной высоты внизъ къ Пянджу, не долетѣвъ до воды нѣсколькихъ шаговъ. Доставать ее не представилось необходимсоти, ибо при паденіи она убилась о камни.

не выдержитъ переправы большого груза. Вьючныхъ лошадей при движеніи по немъ туземцы обыкновенно разгружаютъ и тяжелые грузы переносятъ отдѣльно на рукахъ, пуская на мостъ лошадей съ мелкимъ грузомъ.

Рѣка Ванчъ представляетъ собой бурную горную рѣку шириной отъ 10 до 20 саж.

По спадѣ водъ осенью черезъ Ванчъ у Рохара (около ½ в. выше моста) открывается бродъ, глубиной по брюхо коню. Бродъ этотъ является гораздо болѣе надежной, переправой, чѣмъ упомянутый выше мостъ, который каждый день можетъ рухнуть. Возведеніе новаго моста черезъ Ванчъ, въ періодъ половодья при ширинѣ рѣки 10—20 саж. и болѣе, потребуетъ значительнаго времени и средствъ. Ширина долины Ванча отъ ½ до 2 верстъ.

Рѣка Язгулемъ—бурная горная рѣка, шириной въ низовьяхъ передъ впаденіемъ въ Пянджъ отъ 4 до 15 саж., проходится дорогой по мостамъ 3 раза (у Андербага, Вишхарва и Матрауна). Мосты эти очень плохи, сильно качаются и едва выдерживаютъ вьючную лошадь. Особенно плохъ первый, сверху отъ кишлака Джамака, мостъ у к. Андербага, длиной около 21 шага, шириной около 2 шаговъ. Мосты черезъ Язгулемъ всѣ приблизительно однихъ размѣровъ и конструкціи: двѣ выступающія отъ береговъ небольшія дамбы, соединенныя надъ водой переводинами, покрытыми настилкой. При незначительной ширинѣ рѣки возведеніе черезъ нее мостовъ не должно бы, казалось, представить особыхъ затрудненій. Матеріалъ для нихъ найдется въ растительности кишлаковъ.

Ширина долины Язгулема - отъ 200 шаг. до 1 версты.

Путь долиной Язгулема отъ Джамака до Андербага идетъ по карнизамъ и въ одномъ мѣстѣ настолько труденъ, что вьюки приходится переносить на рукахъ.

Отъ Андербага до Матрауна путь, какъ вьючный, за исключеніемъ мостовъ — хорошъ

Рѣка Бартангъ у Кала-и-Вамара передъ впаденіемъ въ Пянджъ имѣетъ ширину болѣе полуверсты.

Теченіе рѣки крайне стремительное. Моста черезъ Бартангъ у Кала-и-Вамара нѣтъ и пере права производится или на гупсарахъ или въ бродъ.

Броды открываются только въ малую воду — съ середины — конца августа по апрѣль—май.

Переправа на гупсарахъ совершается отъ кишлака Шуджана. Легкіе гупсары сносятся теченіемъ очень далеко внизъ и пристаютъ къ другому берегу или выше кишлака Ахдзыу или у самаго кишлака. Туземцы въ одиночку переплываютъ рѣку, лежа на одномъ гупсарѣ, имѣя свои мелкія вещи на спинѣ.

Грузы и люди, не желающіе плыть въ водѣ, переправляются на гупсарныхъ плотикахъ*) Лошадей переправляютъ вплавь.

Открывающійся въ малую воду черезъ Бартангъ бродъ идетъ по отмелямъ, расположеннымъ немного выше устья рѣки. Общая длина брода приблизительно около 1 версты. Глубина его почти подъ сѣдло коню.

Дно рѣки покрыто камнями и движеніе по немъ требуетъ вниманія**).

---

*) Смотри стр. 60 и 128.

**) Интересной особенностью Бартанга и нѣкоторыхъ другихъ Памирскихъ рѣкъ является подонный ледъ, затрудняющій зимой переправу въ бродъ.

Большая ширина Бартанга при бурности теченія и отсутствіи въ полную воду бродовъ дѣлаютъ его серьезнымъ препятствіемъ. Наилучшимъ и простѣйшимъ способомъ переправы могутъ служить плоты изъ гупсаровъ или какого нибудь другого легкаго плавучаго матеріала*), Деревянные плоты едва ли могутъ-быть пригодны, такъ какъ они поднимаютъ сравнительно небольшой грузъ и слишкомъ тяжелы сами. Такими плотами будетъ трудно управлять для продвиженія ихъ къ другому берегу**).

Указанныя выше препятствія по пути требуютъ для преодоленія ихъ затраты болшихъ и силъ и энергіи, но смѣлаго и легкаго отряда они остановить не должны.

Разработкой пути можно улучшить лишь вьючное движеніе. Участки: отъ кишлаки Бараудолиной Ванча до Рохара и отъ устья Бартанга (у Кала-и-Вамара) по Пянджу до поста Хорога при помощи инженерныхъ средствъ могутъ быть сравнительно легко обращены въ колесные.

Растительность

8) Растительности по Пянджу отъ Курговади до к. Даштака почти нѣтъ. Отъ Даштака до Рохара есть, но мало. Хороша растительность всюду у кишлаковъ и особенно отъ Даштака до Рохара. На перевалѣ Гушхонѣ древесной растительности нѣтъ. На южномъ склонѣ, на спускѣ къ кишлаку Джамаку, растетъ кустарникъ. Долиной Язгулема деревья встрѣчаются лишь у кишлаковъ. На подъемѣ

---

*) Поплавки Полянскаго или что-нибудь изъ пузырей или пробки.

**) Это мое простое соображеніе, которое я не имѣлъ возможности провѣрить на практикѣ.

отъ Матрауна къ перевалу Одуди есть древесныя заросли по рѣчкѣ Токчѣ. Попадается береза. Подъ переваломъ—луга. Ущелье на спускѣ съ перевала Одуди къ Кала-и-Вамару каменисто и голо. Отъ Кала-и-Вамара до Хорога долина Пянджа, хотя и камениста, но зелена: здѣсь во многихъ мѣстахъ встрѣчаются древовидные кустарники: джида, облепиха шиповникъ и др. Кишлаки, какъ и выше, тонутъ въ тутовыхъ садахъ.

Вода по пути всюду, за исключеніемъ сѣвернаго склона перевала Гушхона, гдѣ вода въ ущеліи держится, пока не стаетъ снѣгъ, приблизительно до середины августа.*)

Населенные пункты.

9) Кишлаковъ по пути много и мѣстами они довольно зажиточны (въ долинѣ Ванча и въ предѣлахъ Памира отъ Кала-и-Вамара до Хорога). Небольшая конная партія найдетъ для себя при прохожденіи и продовольствіе и фуражъ, но болѣе значительный отрядъ на мѣстныя средства разсчитывать не долженъ, ибо населеніе въ общемъ крайне бѣдно. Базаровъ по пути нѣтъ нигдѣ.

Узлы путей.

10) Важнѣйшими узлами путей являются кишлаки Курговади, устье рѣки Ванча (отхо-

---

*) Это обстоятельство заставляетъ путь отъ Джамака до *Рохара осенью дѣлать въ одинъ переходъ, такъ какъ иначе* пришлось-бы ночевать у самаго гребня перевала, что-бы пользоваться для питья водой изъ снѣга. Ночевка на высотѣ 14 тыс. футовъ у снѣга при ночныхъ морозахъ не можетъ представить удобствъ.

дитъ трудный путь на югъ вдоль Пянджа на Кала-и Вамаръ),*) Рохаръ (отходитъ путь вверхъ по долинѣ Ванча и далѣе на перевалъ Акбаи-Сытарги въ долину рѣки Хингоу), Джамакъ (отходитъ очень трудный путь вверхъ по долинѣ рѣки Язгулема и далѣе въ Орошорскую волость въ центръ Памира**), Кала-и-Вамаръ (отходятъ пути: упомянутый выше, трудный путь правымъ берегомъ р. Пянджа къ устью рѣкъ Язгулема и Ванча, очень трудный вьючный путь вверхъ по долинѣ рѣки Бартанга (и постъ Хорогъ) отходитъ продолженіе описываемаго пути—дорога долиной рѣки Пянджа въ Ишкашимъ и Ваханъ и вьючный путь вверхъ по долинѣ рѣки Гунта къ перевалу Кой-Тезекъ и далѣе на постъ Памирскій).

Параллельные пути.

11) Параллельнымъ описываемому — является вьючный путь по афганской территоріи вдоль лѣваго берега Пянджа.

Кромѣ этой дороги на участкѣ отъ кишлака Джумарча до Часноуда есть еще дорога горами, идущая верстахъ въ 10 западнѣе линіи Пянджа параллельно ему.

Дорога эта, по имѣющимся свѣдѣніямъ, достаточно хороша и допускаетъ движеніе даже зимой. Естественнымъ продолженіемъ ея къ

---

*) Отъ Барау (устье Ванча) до кишлака Вознауда—трудная пѣшая тропа по балконамъ. Лѣтомъ конное движеніе здѣсь возможно, переправляя въ нѣсколькихъ мѣстахъ лошадь на афганскій берегъ въ обходъ балконовъ на нашей сторонѣ, зимой ихъ можно обходить низомъ вдоль Пянджа. Отъ к. Вознауда до Кала-и-Вамара вьючный путь.

**) Пройденъ впервые лѣтомъ 1908 г. причисленнымъ къ Генеральному Штабу Капитаномъ Косиненко.

югу, въ обходъ дороги по Пянджу, можетъ служить тропа отъ кишлака Іоха на Шидвудъ.

Дорога вдоль праваго берега Пянджа отъ устья р. Ванча до Кала-и-Вамара является параллельной участку описываемаго пути отъ Рохара до Кала-и-Вамара черезъ перевалы Гушхонъ и Одуди.*)

Проходимость дороги для войскъ.

12) Путь проходимъ для войскъ съ горной артиллеріей и вьючными обозами.

Движеніе по сторонамъ дороги можетъ быть возможно лишь кой-гдѣ въ долинѣ Ванча. Путь—сплошное дефиле, не допускающее движеніе въ сторону·

Водой и топливомъ путь обезпеченъ почти всюду. На продовольственныя средства можетъ разсчитывать только небольшая конная партія.

Подножный кормъ на пути найдется въ подснѣжныхъ областяхъ подъ перевалами, у Кала-и-Вамара (хорошій) и въ боковыхъ ущельяхъ въ сторонѣ отъ дороги.

---

*) Направленіе пути на трудные перевалы объясняется еще болѣ трудными условіями движенія по кратчайшему направленію берегомъ Пянджа. Если дорогу по Пянджу на участкѣ отъ устья Ванча до Вознауда разработать для вьючнаго движенія, то этимъ будетъ избѣгнута необходимость пользоваться такими трудными перевалами какъ Гушхонъ и Одуди, закрытыми 3/4 года. Разработкой указанной дороги по Пянджу, Памиръ будетъ связанъ съ восточной Бухарой вьючнымъ путемъ, открытымъ круглый годъ.

Небольшой конной партіей путь можетъ быть пройденъ въ 10—12 дней, считая съ дневками.*)

Тактическія условія

13) Позиціи всюду, давая преимущество оборонѣ передъ наступленіемъ, такъ какъ обходныхъ путей нѣтъ.

Стратегически важные пункты.

14) Важнѣйшими стратегическими пунктами являются: к. Курговади (путь на перевалъ Курговади), устье рѣки Ванча (изъ долины Ванча пути на сѣверъ: по Пянджу и на перевалъ Акбаи-Сытарги въ долину рѣки Хингоу), Кала-и-Вамаръ (прикрывающій съ юга путь въ долину рѣки Ванча на перевалы Одуди и Гушхонъ).

Путь очень труденъ, но проходимъ для войскъ съ горной артиллеріей и вьючными обозами.**)

*) Курговади-Даштакъ 21 в., Даштакъ-Рохаръ 26 в., Рохаръ-подъ перевалъ Гушхонъ 6 в., сѣверный склонъ перевала Гушхона-Джамакъ 12 в. Джамакъ-Матраунъ 21 в., Матраунъ—подъ перевалъ Одуди 12 в. Отъ сѣвернаго склона перевала Одуди—к. Кала-и-Вамаръ 25 в., Кала-и-Вамаръ-Сочарвъ 30 в., Сочарвъ—Хорогъ 31 вер.

**) Движеніе по пути потребуетъ напряженія энергіи и воли со стороны начальника колонны, такъ какъ большія высоты и обстановка дѣйствуютъ на умы непрывычныхъ и нервныхъ людей.

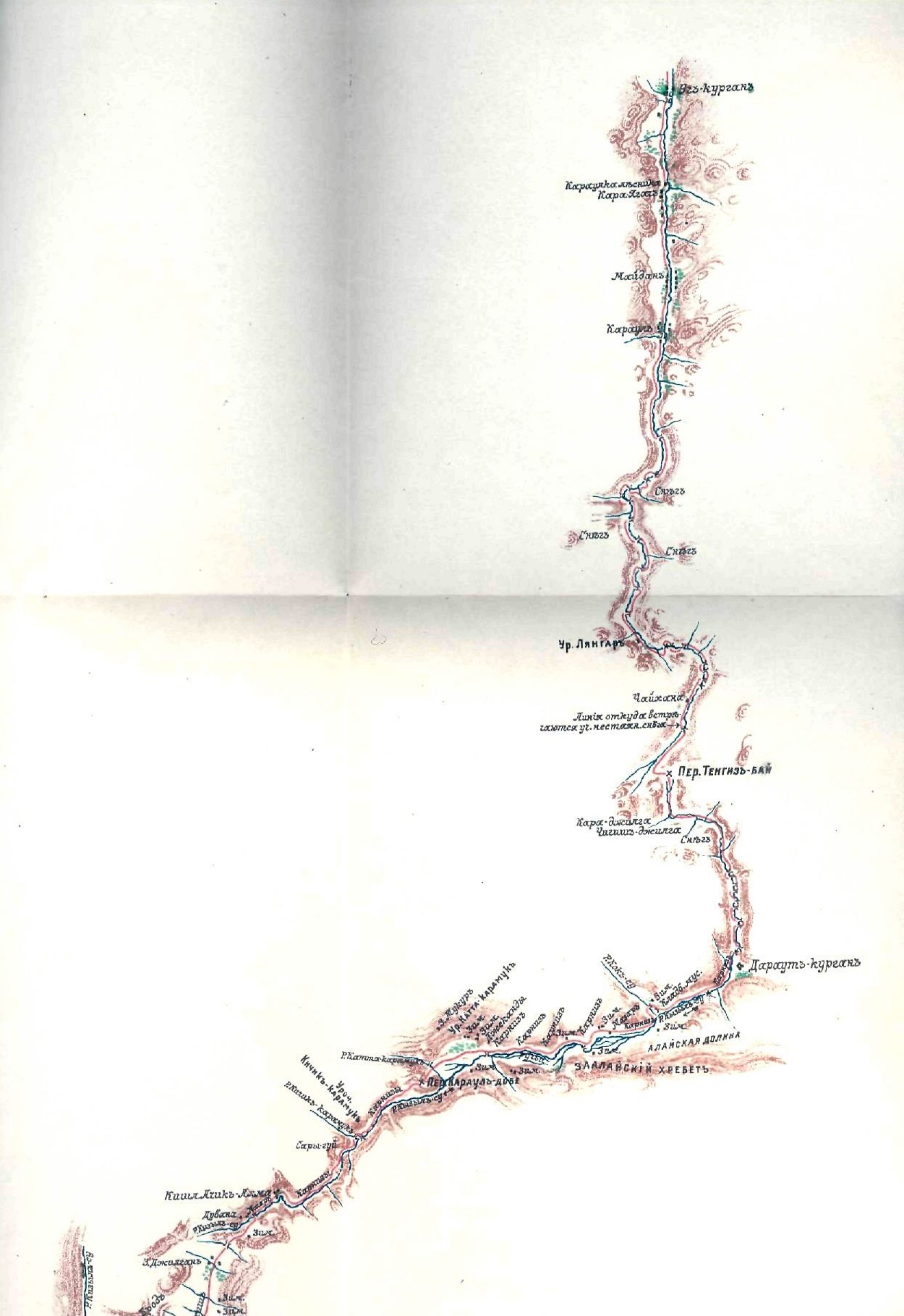
СХЕМА
(ПЕРЕДНЯГО) ПУТИ ОТЪ СКОБЕЛЕВА ЧЕРЕЗЪ ДАРВАЗЪ ДО ВАХАНА.

СКОБЕЛЕВЪ
Учъ-курганъ
Алайскій хребетъ
П. Тенгизъ-бай
р. Кизылъ-су
Дараутъ-курганъ
Заалайскій хр.
Агикъ-алма
Ляхишъ
р. Мукъ-су
Хр. Петра I
П. Гардани-кафтаръ
Лянгаръ
р. Хингоу
р. Оби-мазаръ
Дарвазскій хр.
П. Курговади
Ванчъ
Хр. Ванчъ-Язгулемскій
Курговади
Рохаръ
П. Гушхонъ
Язгулемъ
Хр. Бартанго-Язгулемскій
р. Пянджъ
П. Одуди
Бартангъ
Кала-и-Вамаръ
МИРЪ.

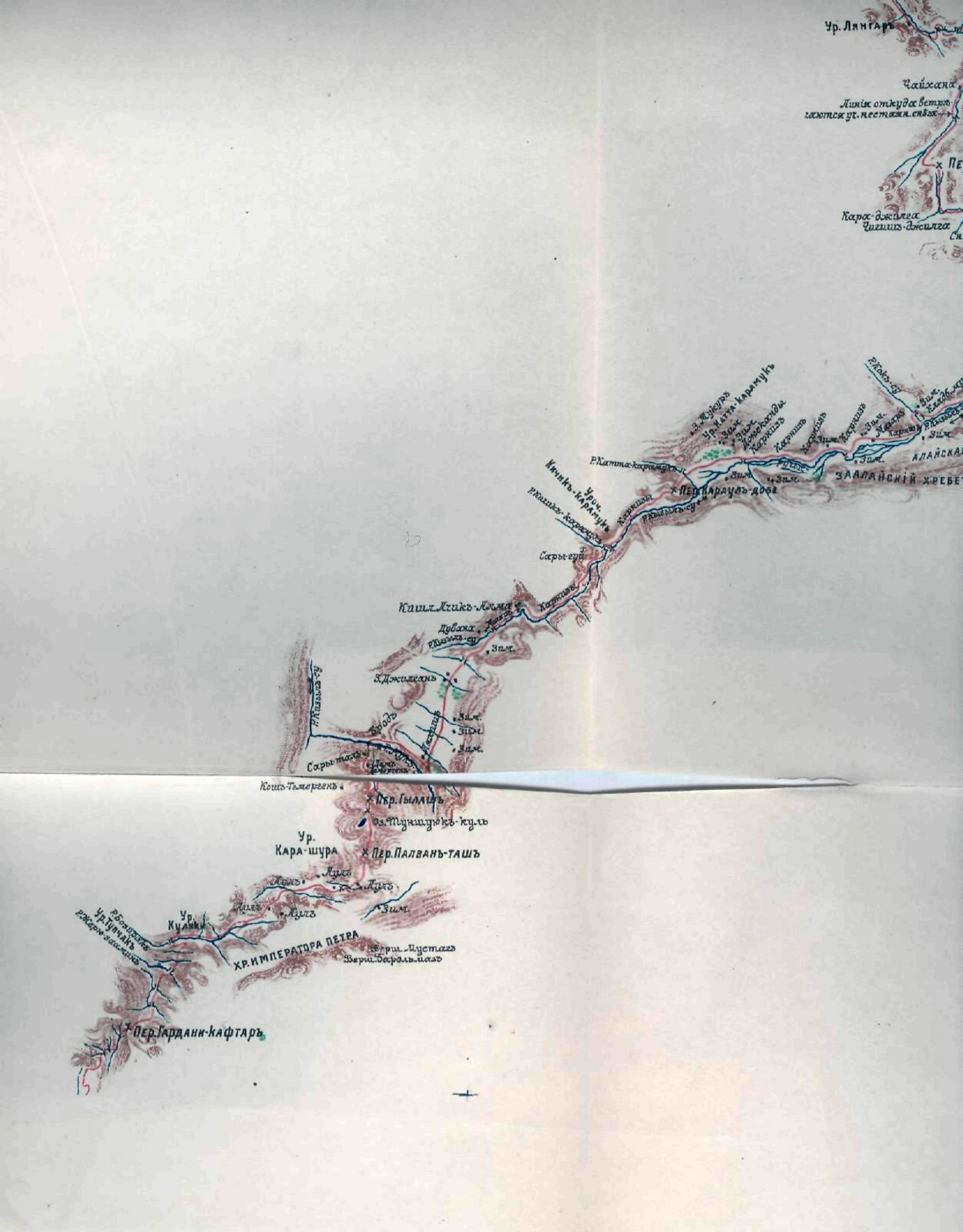
Рингъ
Ново
Дашты-келенъ
Мельн.
Хабза
Куляко
Ледхунъ
Оинъ-Горанъ
Баллень
Лянгаръ
Чунтра
Яхшо
Кала-и-дара
Дубъ-ленъ
Яхшо
Кап-машлянъ
Исо
Сафетгоу
Шайнакъ
Хасоракъ
Димиронъ
Мельн.
Танго-Кегель
Яхъ-дара
Шагонъ
Шагонъ
Выходъ р. Пяндэ
Ягуб
Постъ
Куль-дара
Кишть
Авг. постъ
Постъ
Узк. мѣсто между скалъ
Хирмаджау
Кашкагоу
Сафедау-паянъ
Сафедау
Дор. на Кулябъ
Ходжа-Галтакъ

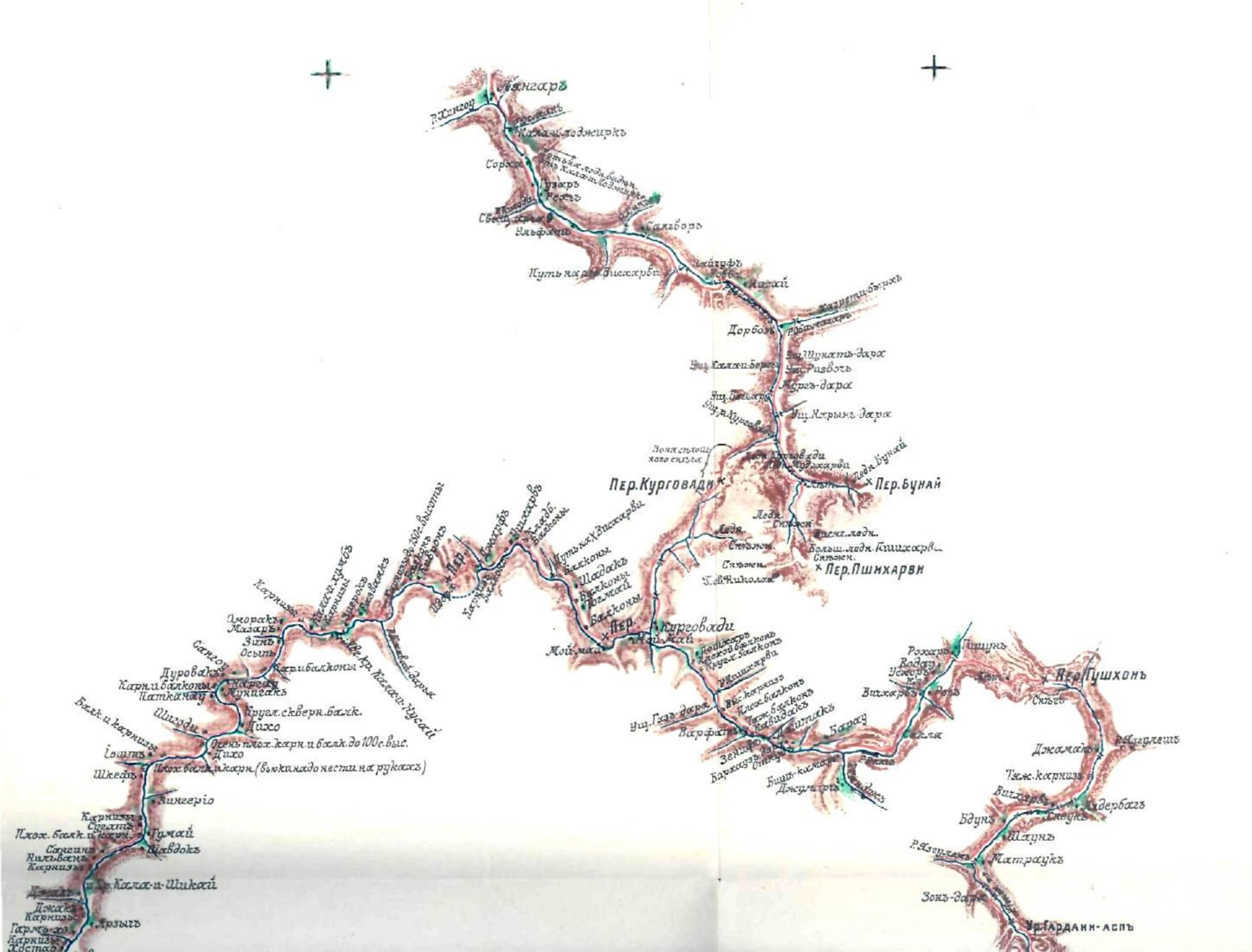
КУЛЯБЪ

БАДАХШАНЪ.
П. Хорогъ.
С.
Ю.
П. Лянгаръ
ВАХАНЪ.
П. Ишкашимъ
Гиндукушъ.
Пройденный путь
Масштабъ 40 в. въ дюймѣ.



Карасуйка лѣсника
Кара-Ягачъ
Майданъ
Караулъ
Снѣгъ
Снѣгъ
Снѣгъ
Ур. Лянгаръ
Чайхана
Линія откуда встрѣчаются уч. нестаяв. снѣга
Пер. Тенгизъ-бай
Кара-джилга
Чигиль-джилга
Снѣгъ
Дараутъ-курганъ
Р. Кокъ-су
Клад. мус.
Р. Кызылъ-су
Зим.
Карнизъ
Алайская долина
Заалайскій хребетъ
Ур. Катта-карамукъ
Карнизъ
Пер. Караулъ-добе
Р. Катта-карамукъ
Уроч. Кичикъ-карамукъ
Р. Кичикъ-карамукъ
Сары-гуй
Карнизы
Дувана
Р. Кызылъ-су
Зим.
Бродъ
Зим.


Ур. Лянгаръ
Чайхана
Кара-джилга
Чигиль-джилга
Р. Кокъ-су
Зим.
Кладб.
Зим.
Зим.
Маз.
Каркиз
Каркизъ
Каркизъ
Каркизъ
Каркизъ
Зим.
АЛАЙСКАЯ
ЗААЛАЙСКІЙ ХРЕБЕТ
З. Жукуръ
Ур. Катта-карамукъ
Зим.
Зим.
Кожекенды
Р. Катта-карамукъ
Зим.
Зим.
Пер. Караулъ-дöбе
Уроч.
Кичикъ-карамукъ
Р. Кичикъ-карамукъ
Каркизы
Р. Кызылъ-су
Сары-гуй
Каркизы
Кишл. Ачикъ-Алма
Дувана
Р. Кызылъ-су
Зим.
З. Джилганъ
Бродъ
Зим.
Зим.
Зим.
Сары-тагъ
Кошъ-Тамергенъ
Пер. Гылашъ
Оз. Тунлукъ-куль
Ур.
Кара-шура
Пер. Палванъ-ташъ
Кулъ
Кулъ
Кулъ
Кулъ
Кулъ
Зим.
Ур.
Кулики
Ур. Тупчакъ
ХР. ИМПЕРАТОРА ПЕТРА
Верш. Мустагъ
Пер. Гардани-кафтаръ



Пер. Курговади
Пер. Бунай
Пер. Пшихарви
Пер. Пушхонъ
Ур. Гардани-аспъ
Курговади
Мой-май
Сорхо
Сагъборъ
Дорбомъ
Ущ. Хырынъ-дара
Зиггерiо
Гумай
Шавдокъ
Пр. Кала-и-Шикай
Арзычъ
Джамакъ
Кадербагъ
Шаунъ
Матраукъ
Зонъ-дара
Бдунъ
Рохаръ
Варфасть
Барау
Пихо
Шкефъ
Эморакъ
Мазаръ
Дуровакъ
Патканау
Очень плох. карн. и балк. до 100 с. выс.
Плох. балк. и карн. (вьюки надо нести на рукахъ)
Кругл. с.кверн. балк.
Карнизы
Балконы
Путь на пер. Висхарви
Путь къ Х. Висхарви
Ледн.
Снъжн.
Больш. ледн. Пшихарви
Ущ. Гхад-дара
Ущ. Ризвоч
Джумагръ
Тяж. карнизъ
Вичхарвъ

Зингеріо
Карнизы
Сугатъ
Плох. балк. и карн.
Гумай
Сангинъ
Нильванъ
Шавдокъ
Карнизы
Кр. Кала-и-Шикай
Кюзыгъ
Ривана
Объѣздъ балкона есть
Тогмай
Очень трудн. карн. и балконъ
Фалонъ
Фалонъ-дара
Очень трудн. карн. и небольш. балконъ

С

Тяж. карнизъ
Кадербагъ
Вдунъ
Шахунъ
Матраукъ
Зонъ-дара
Ур. Гардани-Аспъ
Зона снѣга и льда
Пер. Обуди
Ледн.
Лѣт. Рушхувъ
Кала-и-Вамаръ
Лядзыу
Рубот
Арунгакъ
Ревакъ
Ревакъ
Лясубодъ-дара
Пасъ-боджу
Чознаутъ
Дашть
Нюгодакъ
Чохканды
Сочарвъ
Шидвудъ
Бонэ
Зеръ-іомчъ
Вризъ
Баръ-іомчъ
Дишоръ
Возмъ (куфъ)
Пидрутъ
Поршеневъ
Меденхо
Вужъ
Хіонга
Хоса
Миндага
Тишіо
Джрушъ
Кр. Кала-и-баръ Пяндж
Кладб. мус.
Тымъ
Диморъ
Кладб.
Хорогъ
Кошкакъ
Чувоакъ
Дирхшитъ
Вруджакъ
Горджакъ
Шишъ

МАРШРУТНАЯ СЪЕМКА

МАРШРУТНАЯ СЪЕМКА

Произведенная Генеральнаго Штаба Капитаномъ Разгоновымъ

(во время поѣздки на Памиръ черезъ Дарвазъ)

Масштабъ 10 вер. въ дюймъ.

вер. 10 5 0 10 20 вер.